

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA PRÁVA

Odpovědnost za škodu dopravce v mezinárodní dopravě a možnosti pojištění
The Carrier's Liability in the International Transport and Transit Insurance

Student: Bc. Pavla Mezihoráková
Vedoucí diplomové práce: Ing. Martina Krügerová, Ph.D.

Ostrava 2013

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Ekonomická fakulta
Katedra práva

Zadání diplomové práce

Student: **Bc. Pavla Mezihoráková**
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **6208T011 Ekonomika a právo v podnikání**
Téma: **Odpovědnost za škodu dopravce v mezinárodní dopravě a možnosti pojištění**
The Carrier's Liability in the International Transport and Transit Insurance

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
2. Odpovědnost za škodu dopravce
3. Mezinárodní úmluvy, pravidla a zvyklosti používané v mezinárodní dopravě
4. Pojištění odpovědnosti za škodu dopravce a zasílatele
5. Závěr

Seznam použité literatury

Seznam zkratek

Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Seznam příloh

Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

BŘEZINA, Jiří. *Přehled předpisů v silniční nákladní dopravě: Příručka ke školení*. 7. přepracované vyd. Ostrava: Repronis, 2008. 272 s. ISBN 978-80-7325-181-5.

KARFÍKOVÁ, Marie et al. *Pojišťovací právo*. 1. vyd. Praha: Leges, 2010. 351 s. ISBN 978-80-87212-45-5.

SEDLÁČEK, Pavel. *Úmluva CMR (Komentář): Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vyd. Praha: VOX, 2009. 622 s. ISBN 978-80-86324-82-1.

ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu (historie a současnost)*. 1. vyd. Ostrava: Key Publishing, 2010. 220 s. ISBN 978-80-7418-061-3.

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Martina Krügerová, Ph.D.**

Datum zadání: 23.11.2012
Datum odevzdání: 26.04.2013

JUDr. Bohuslav Halfar
vedoucí katedry



prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

„Prohlašuji, že jsem celou diplomovou práci vypracovala samostatně a uvedla jsem veškerou použitou literaturu a další prameny.“

V Ostravě dne 26. 4. 2013



Bc. Pavla Mezihoráková

Poděkování

Moc bych chtěla poděkovat své vedoucí diplomové práce Ing. Martině Krügerové Ph.D. za odborné vedení, významné rady a podnětné připomínky, které mi velmi pomohly při zpracování mé diplomové práce.

Obsah

1	Úvod.....	5
2	Odpovědnost za škodu dopravce.....	7
2.1	Odpovědnost za škodu.....	7
2.1.1	Odpovědnost.....	7
2.1.2	Škoda.....	8
2.1.3	Zavinění.....	9
2.1.4	Riziko	10
2.2	Subjekty v dopravě a jejich odpovědnost.....	11
2.2.1	Hlavní subjekty v dopravě.....	11
2.2.2	Ostatní subjekty v dopravě.....	13
2.3	Právní úprava odpovědnosti za škodu dopravce.....	15
2.3.1	Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.....	15
2.3.2	Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.....	16
2.3.3	Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.....	18
2.3.4	Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.....	19
2.3.5	Zákon č. 59/1998 Sb., o odpovědnosti za škodu způsobenou vadným výrobkem...	19
2.3.6	Ostatní právní předpisy související s dopravou.....	20
3	Mezinárodní úmluvy, pravidla a zvyklosti používané v mezinárodní dopravě	21
3.1	Jednotlivé přepravní obory	21
3.1.1	Mezinárodní silniční doprava.....	21
3.1.2	Mezinárodní železniční doprava	26
3.1.3	Mezinárodní letecká doprava	28

3.1.4	Mezinárodní vodní doprava.....	32
3.2	Pravidla INCOTERMS 2010.....	35
4	Pojištění odpovědnosti za škodu dopravce a zasílatele	40
4.1	Pojištění	40
4.1.1	Členění pojištění.....	40
4.2	Pojištění odpovědnosti za škodu.....	41
4.2.1	Pojistná smlouva	45
4.3	Pojištění odpovědnosti dopravce	47
4.4	Pojištění odpovědnosti zasílatele za škodu.....	49
4.5	Pojistné podmínky	50
4.6	Možnosti krytí.....	51
4.7	Praktický případ.....	52
5	Závěr.....	58
	Seznam použité literatury a pramenů	61
	Seznam zkratk	65

1 Úvod

Diplomová práce s názvem Odpovědnost za škodu dopravce v mezinárodní dopravě a možnosti pojištění se věnuje mezinárodním dopravcům a právům a povinnostem při jejich činnosti.

Spousta lidí si v současné době nedokáže představit život bez svého dopravního prostředku. Na světě žije mnoho těch, kteří alespoň jednou použili mezinárodní přepravu, ať už osobní při cestování nebo nákladní pro přepravu balíčku. Ovšem tuto přepravu musí někdo obstarat, a proto existují dopravci, kteří se věnují mezinárodní dopravě po celém světě. Při provozu činnosti dopravce a poskytování služeb může dojít ke škodě na straně některé z osob vystupujících v tomto vztahu, poškození nebo ztráta zásilky či porucha vozidla používaného pro přepravu. Hodnota škody může být v některých případech velmi vysoká, a proto dopravce musí uzavřít povinné smluvní pojištění vozidel a také pro případ odpovědnosti osoby je třeba uzavřít pojištění odpovědnosti za škodu sloužící k ochraně osob před nároky ze strany třetích osob.

Cílem diplomové práce je ujasnit, jaký význam má pojištění odpovědnosti za škodu v mezinárodní dopravě pro možné krytí rizika a zkoumat, jak mohou pravidla a zvyklosti v mezinárodní dopravě ovlivnit její efektivitu.

Metodou diplomové práce pro splnění cíle a také pro její zpracování je analýza, která se zabývá zkoumáním jednotlivých částí práce více do hloubky. Díky analýze se ukáže, jak spolu souvisí jednotlivé části práce a vytvoří jeden celek.

V první kapitole je výčet pojmů a jejich definice, se kterými se můžeme v daném tématu setkat. Tyto pojmy jsou rozděleny do tří částí, v první jsou definovány ty základní jako odpovědnost, škoda, rizika či zavinění. Druhou část tvoří vysvětlení subjektů v mezinárodní dopravě jako dopravce, přepravce, zasílatel a další. A třetí část je sestavena z tuzemských zákonů, které v současné době ovlivňují práci dopravce a jeho odpovědnost.

Následující, druhá kapitola hovoří o mezinárodních úmluvách, pravidlech a zvyklostech, které už jsou v mezinárodní dopravě používány a kterými se dopravci řídí. V této kapitole jsou ve zkratce popsány jednotlivé dopravní obory, jejich význam, pojištění a veškeré právní předpisy ovlivňující danou dopravu. Ke každé dopravě je i zařazena konkrétní úmluva a její popis. A druhou kapitolu uzavírají pravidla INCOTERMS, které jsou pro mezinárodní obchod velmi důležité, jejich význam je pro dopravce důležitý hlavně při řešení škody.

Ve třetí, poslední kapitole je krátká teorie k pojištění, jeho členění a kam se vlastně zařazuje pojištění odpovědnosti za škodu dopravce, také teorie k pojistné smlouvě. Dále je popsáno v této kapitole pojištění odpovědnosti dopravce a pojištění odpovědnosti zasílatele a uzavírá ji praktický příklad škodné události během přepravy. Praktický případ poskytne náhled do průběhu uzavření obchodu mezi prodávajícím a kupujícím, také zapojení dopravce a řešení škody, která nastane v průběhu přepravy určeného nákladu. Tento příklad je ukázkou propojení teorie a praxe během vykonávání přepravy s nahodilou událostí, která je předmětem pojistného plnění.

2 Odpovědnost za škodu dopravce

V této kapitole jsou přiblíženy jednotlivé termíny související s tématem práce. V první řadě jsou řešeny základní pojmy týkající se odpovědnosti za škodu, dále subjekty, se kterými se můžeme setkat v souvislosti s mezinárodní dopravou a poslední je zmíněna právní úprava České republiky, která je úzce spojena s odpovědností.

2.1 Odpovědnost za škodu

S pojmem „odpovědnost za škodu“ jsme se setkali v běžném životě snad všichni. Používá se jak v právních termínech, v pojišťovnictví, v pracovních vztazích, ale klidně i v obyčejné domácnosti.

2.1.1 Odpovědnost

Pojem odpovědnost označuje ručení osoby za nějakou věc či své jednání, dá se chápat také jako povinnost nést důsledky za určité špatné jednání či přehlédnutí nějakého důležitého faktu.

Zárybnická (2010, s. 57) uvádí právní koncepci odpovědnosti a rozčleňuje právní odpovědnost na dvě fáze. „První z nich – fáze primární – působí jako preventivně ochranné opatření – tedy potencionální sankce za porušení povinností, či za vznik právně významné události, jež škodní následky může vyvolat. Druhou fází je pak případné nesplnění primární povinnosti, které se projeví následujícím sankčním opatřením, tedy povinností škodu, nesplněním primární povinnosti, nahradit. Pro účely všeobecné praxe tak platí, že právní odpovědnost je sankcí za porušení právní povinnosti, případně za vznik právně významné skutečnosti, s níž je vznik škody spjat, s tím, že hrozbu sankcí lze považovat za potencionální fázi odpovědnosti, znamenající určitou možnost vzniku sankce.“

Mezi skutečnosti, které vedou ke vzniku právní odpovědnosti, patří protiprávní úkon pojištěné osoby v jednání či opomenutí tedy porušení povinnosti vůči právním předpisům, právně významná událost, která vede ke škodě, také majetková újma, příčinná souvislost mezi protiprávním jednáním a škodou anebo právně významnou událostí a škodou.¹

¹ ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu (historie a současnost)*. 2010.

Trestní odpovědnost je stanovena v trestním zákoníku a přihlíží se při ní na věk a přičetnost, tedy možnou duševní poruchu pachatele, věková hranice této odpovědnosti je u nás 15 let věku.

2.1.2 Škoda

Škoda je určitá újma, kterou lze vyjádřit v penězích. Podle předmětu, který byl nějak znehodnocen, rozlišujeme škody materiální, například škoda na majetku, vznik neplánovaných výdajů, a škody nemateriální, například na zdraví jiné osoby nebo na její cti. Odpovídající osoby musí nahradit jak skutečnou škodu, tak i to, co poškozené osobě ušlo.

Škodu můžeme rozlišovat podle její náhrady. Kromě rozdělení na majetkové a nemajetkové, dále členíme dle obsahu náhrady škody přímé a nepřímé, skutečné a ušlý zisk. Dle způsobu náhrady klasifikujeme škody na hrazené v penězích nebo uvedením do původního stavu, a dle rozsahu náhrady škody dělíme na limitované a hrazené bez omezení.²

Do skutečné škody spadá zmenšení majetku poškozeného určitou škodlivou událostí, náklady, které jsou spojené se vznikem a zjišťováním dané škody i ušlý výdělek poškozeného díky odstraňování následků škody. Všechny tyto hodnoty české právo uznává k uplatnění náhrady škody. V dnešní době se preferuje náhrada škody ve formě peněz, uvedení do původního stavu není vždy proveditelné na sto procent, a proto je lepší hotovost. Je však možné tyto dvě náhrady zkombinovat, například že ten, kdo zavinil škodu, uvede věc do předešlého stavu a v penězích vyrovná ušlý zisk.³

Podle rozsahu náhrady rozlišujeme škody limitované nebo bez omezení. V občanském právu nelze přesně stanovit maximální limit náhrady škody, proto je zde náhrada bez horní hranice, jelikož nelze určit maximální hranici bolesti, škody na zdraví či na cti. S limitovanou náhradou se můžeme setkat například v pracovním právu, kdy je zaměstnanec za škodu odpovědný a nahradí ji částkou ve výši čtyřapůlnásobku svého průměrného měsíčního platu, jak stanovuje zákoník práce. Škoda na věci se stanovuje podle ceny v době jejího poškození, škodu na zdraví upravují jak občanský zákoník, tak i zákoník práce.

Co se týče mezinárodní přepravy, v ní je velká pravděpodobnost vzniku nahodilé události a roste tedy nebezpečí, že při dané přepravě může dojít ke ztrátě zboží nebo jeho poškození. Mezi

² ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu (historie a současnost)*. 2010.

³ ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu (historie a současnost)*. 2010.

nejčastější příčiny škod, které v přepravě způsobí poškození, zničení nebo ztrátu přepravované věci patří např. přírodní jevy, které nelze nijak ovlivnit, důsledky lidského chování a činnosti lidí, špatné uložení nákladu, odcizení, válečné nebo politické události a další.

2.1.3 Zavinění

O zavinění se jedná, když nastane porušení jakékoli právní povinnosti či nějakého i smluvního závazku úmyslně nebo z nedbalosti.⁴ Je to jednání, u kterého se zjišťuje, zda došlo k trestnému činu, přestupku nebo ke způsobení nějaké škody. V našem právu najdeme zavinění v občanském zákoníku, trestním zákoníku i přestupkovém zákoně.

Jak už bylo zmíněno výše, máme dvě formy zavinění, úmyslné a nedbalostní. Úmyslné zavinění se dále dělí na přímé a nepřímé, nedbalostní na vědomé a nevědomé. Přímý úmysl znamená, že osoba chtěla porušit zákon či ohrozit někoho dalšího, i když si byla vědoma, že se to může podařit, ale také nemusí. Nepřímý úmysl je případ, kdy osoba chtěla porušit zákon či někomu ublížit a bylo jí jedno, zda přitom uškodí i někomu dalšímu. Vědomá nedbalost nastane, když si osoba je vědoma, že může někoho ohrozit či porušit zákon, ale doufá a spoléhá, že nic takového nezpůsobí. Vědomá nedbalost je např. když řidič přesáhne povolenou rychlost a přitom na silnici někoho zabije, je si vědom toho, že jede příliš rychle a může se něco stát, ale spoléhá na svou ostražitost a zároveň doufá, že se nic nestane. Při nevědomé nedbalosti osoba nevěděla o tom, že porušuje zákon či svým počínáním může někoho ohrozit nebo někomu ublížit, např. když si nenechá opravit brzdy na autě, protože si myslí, že jsou v pořádku, či že ještě vydrží. Často se v soudnictví i pojišťovnictví na českém trhu setkáváme s problémem určit, jestli byla škoda způsobena nepřímým úmyslem či vědomou nedbalostí.

Existuje i řada případů, které vylučují protiprávní jednání, například krajní nouze, nutná obrana, oprávněné použití zbraně, svolení od poškozené osoby či přípustné riziko.

Pokud je zavinění úmyslné, jedná se o trestný čin. Zavinění z nedbalosti vede k odpovědnosti za přestupek, zavinění určité škody vede k odpovědnosti za škodu způsobenou protiprávním jednáním.

Podle úmyslu či nedbalosti jsou rozlišovány trestné činy na zločiny a přečiny. Za přečin je horní hranice trestní sazby 5 let odnětí svobody, za zločin hrozí pachateli více jak 5 let odnětí

⁴ KARFÍKOVÁ, M. et al. *Pojišťovací právo*. 2010.

svobody, v některých případech je stanovena minimální sazba na 10 let. Nejdelší možný trest je 20 let, výjimečný trest pak 20 až 30 let nebo doživotí. Trest odnětí svobody je podmíněný nebo nepodmíněný, existují i různé alternativy trestu jako domácí vězení, veřejně prospěšné práce, peněžitý trest, zákaz činnosti, zákaz pobytu, ztráta titulu či nějakého vyznamenání a další.

2.1.4 Riziko

Riziko je určité nebezpečí, negativní stav, který může nastat. Při rozhodování si je osoba vědoma důsledků svého rozhodnutí a musí také počítat s nezdarem. Lidé se různí podle toho, jaký mají vztah k riziku. Nerozhodný člověk má k riziku neutrální vztah a nemůže se tedy rozhodnout, jestli má zvolit jistotu či určitým způsobem zariskovat. Jsou i lidé, kteří vyhledávají riziko a jsou ochotni ho podstoupit při vidině velkého zisku, může jim to přinést nejvyšší možný zisk, ale taky velkou ztrátu. Ovšem většina lidí má averzi k riziku a preferují jistý výsledek, než aby podstoupili riziko pro dosažení vyššího či stejného výsledku, riziko si uvědomují, a proto raději nic neriskují.

Nástrojem pro omezení rizik je pojištění. Pojistné riziko je míra pravděpodobnosti vzniku pojistné události, která je vyvolána pojistným nebezpečím. V pojišťovnictví je riziko užíváno jako předmět ohrožovaný nebezpečím, pravděpodobnost vzniku události, nebo událost, která způsobí škodu. Při pojištění odpovědnosti se setkáváme s riziky v základním pojistném rozsahu, riziky pojistitelnými formou připojištění, riziky obtížně pojistitelnými a obvykle nepojistitelnými. Pojistitelná rizika musí být identifikovatelná, vyčíslitelná, nahodilá a ekonomicky přijatelná, jedná se například o rizika živelní, dopravní, strojní, zemědělská, odpovědnostní, sociálně – politické, obchodně – finanční, úvěrové.

V mezinárodní přepravě je velká pravděpodobnost výskytu rizika, které vede k poškození či pohřešování přepravované věci. Ovšem mezinárodní přeprava je spojena také s riziky týkajícími se dopravního prostředku nebo pozdního dodání věci. Velikost rizik souvisejících se zbožím závisí například na povaze zboží, způsobu přepravy, na zkušenostech a schopnostech, které mají subjekty ovlivňující přepravní proces, na přepravní vzdálenosti i na charakteru jednotlivých území.

2.2 Subjekty v dopravě a jejich odpovědnost

Subjektů, které se mohou vyskytovat v dopravě, je mnoho. Mezi ty nejzákladnější můžeme zařadit dopravce, přepravce a speditéra. I když se jednotlivé pojmy někomu mohou zdát podobné či stejné, při bližším zkoumání jednotlivých pozic v dopravě tomu tak není. Kromě těchto osob se v dopravě vyskytují i další neméně důležité subjekty.

2.2.1 Hlavní subjekty v dopravě

2.2.1.1 Dopravce

Dopravce můžeme definovat jako provozovatele dopravního prostředku či jako vykonavatele přepravy, často je to i samotný vlastník dopravního prostředku. Dopravce může vlastnit dopravní prostředek v dopravě silniční, železniční, letecké či vodní a vykonávat přepravu osob v osobní dopravě nebo v nákladní dopravě přepravu věcí. V právním vztahu je dopravce jeden ze subjektů přepravní smlouvy řídicí se občanským nebo obchodním zákoníkem. V mezinárodní přepravě před obecnou úpravou v obchodním zákoníku mají přednost mezinárodní smlouvy, kterými je Česká republika vázána a podrobně upravují přepravní smlouvy i odpovědnost dopravců.

Odpovědnost mezinárodního dopravce v silniční nákladní dopravě je upravena Úmluvou o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) a její ustanovení jsou pro české dopravce závazná. Dopravce podle Úmluvy CMR odpovídá za ztrátu zásilky, její poškození mezi přijetím a vydáním a také za překročení dodací lhůty. Odpovědnosti se však může dopravce zprostit zcela nebo částečně, pokud škoda vznikla v důsledku příkazu oprávněné osoby, vlastní vady zásilky, zásahu vyšší moci nebo zvláštním nebezpečím souvisejícím se skutečnostmi, které jsou uvedeny v Úmluvě CMR a pokud tyto okolnosti prokáže.⁵

Odpovědnost mezinárodního dopravce v železniční nákladní dopravě se řídí Úmluvou o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), popřípadě jejím přípojkem CIM, který se k nákladní přepravě vztahuje. Úmluva CIM stanovuje plnou odpovědnost železničního dopravce za provedení sjednané přepravní smlouvy i vzniklé škody, které musí samozřejmě nahradit. Do škod patří i překročení dodací lhůty, protože u železniční dopravy je, na rozdíl od silniční, pevně

⁵ SATO, A. *Aktuální otázky mezinárodního obchodu: Pojištění mezinárodní přepravy*. 2002.

stanovena maximální dodací lhůta. Železnice neodpovídá za škody, které jsou zmíněné i v Úmluvě CMR a dále za škody vzniklé při nakládce, kterou provádí odesílatel, při vykládce, kterou provádí příjemce a za škody, které jsou způsobeny vadným naložením, za které odpovídá odesílatel, jedná se o vozové zásilky. Samotná železnice odpovídá za nakládku a vykládku kusových zásilek.⁶

Odpovědnost mezinárodního dopravce v letecké dopravě se řídí tzv. Varšavskou úmluvou, tedy Úmluvou o sjednocení některých pravidel o letecké dopravě z roku 1929. Varšavská úmluva stanovuje, že letecký dopravce odpovídá za škody v době, kdy je zboží pod jeho dozorem, tedy na letišti, v letadle i při přistání. I když je při nakládání, dodání či překládání zásilky použita i jiná doprava, má se za to, že škoda vznikla z události při letecké dopravě, pokud není prokázán opak, také odpovídá za škody vytvořeny zpožděním. Zprostit se odpovědnosti může letecký dopravce jen tehdy, když prokáže, že on i jeho zaměstnanci učinili všechna opatření potřebná pro zabránění škody, nebo že škodě nešlo zabránit.⁷

Odpovědnost mezinárodního dopravce v říční dopravě není stále platně upravena v žádné jednotné mezinárodní úmluvě, a tak se řídí v rámci České republiky platným obchodním zákoníkem.

Odpovědnost mezinárodního dopravce v námořní dopravě není v systému jednotná. Existující platnou mezinárodní úmluvou je Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů (Haagské pravidla), dále Úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů (Haagsko – Visbyská pravidla) a Úmluva OSN o námořní přepravě zboží (Hamburská pravidla). Odpovědnost námořního dopravce je stejná jako u jiných přepravních oborů, tedy odpovědnost za škodu na zboží pro přepravu i opoždění zásilky. Této odpovědnosti se může zprostit prokázáním veškerých opatření, aby událostem a následkům zabránil. Hamburská pravidla rozšiřují odpovědnost dopravce o odpovědnost za zboží od převzetí po vydání, odpovědnost i za navigační zavinění a odpovědnost za škody způsobené požárem. Odpovědnost závisí vždy na tom, kterou z Úmluv se přepravní smlouvy v konkrétním případě řídí.⁸

⁶ SATO, A. *Aktuální otázky mezinárodního obchodu: Pojištění mezinárodní přepravy*. 2002.

⁷ SATO, A. *Aktuální otázky mezinárodního obchodu: Pojištění mezinárodní přepravy*. 2002.

⁸ NOVÁK, R. *Námořní přeprava*. 2005.

2.2.1.2 Přepravce

Důležité je od dopravce odlišovat pojem přepravce. Přepravce je spojen s nákladní dopravou a je to objednavatel přepravy, tedy ten, kdo si nechává přepravovat určitý náklad dopravcem za úplatu, zákazník dopravce. Přepravce má určitou věc, zboží, balíček, zásilku a chce ji nechat přepravit na dané místo. V zákonech je přepravce znám jako odesílatel či příkazce, dalšími subjekty, kteří mohou být bráni jako přepravci jsou např. příjemce, výrobce, obchodník, exportér, importér a další.

2.2.1.3 Speditér

Neméně důležitou součástí dopravy je také speditér neboli zasílatel. Ten se stará o organizaci, projednává jednotlivé zakázky, které jsou spojeny s přepravou, distribucí a skladováním převážené věci. Jeho hlavní starostí je vyřizování smluvního zajištění přepravy a také komunikace se zákazníky a jednotlivými dopravci. Zjednodušeně je speditér ten, který dává záruku na zboží, připravuje potřebné dokumenty, zprostředkovává zakázky a jednotliví zákazníci se nemusí bát o hodnotu svého zboží, protože speditér je na nečekané události pojištěný.

Hlavní povinností speditéra je vykonávat svou činnost s odbornou péčí a dbát na poskytování své činnosti kvalitně, hospodárně a pečlivě tak, aby uspokojil zájmy svého příkazce. Dále by měl řádně pečovat o věci, které mu byly svěřeny a o dokumenty s nimi souvisejícími, upozornit příkazce na nesprávnost či neproveditelnost jeho pokynů, obstarat pojištění zásilky na výslovný pokyn od příkazce, odpovídat za škodu na zásilce při přepravě a v neposlední řadě by měl svou podnikatelskou činnost a odpovědnost krýt odpovídajícím pojištěním.⁹

2.2.2 Ostatní subjekty v dopravě

Hlavní subjekty v dopravě již tedy známe. Ovšem ve vztahu s dopravcem můžeme narazit i na další osoby, které jsou důležité.

V první řadě se jedná o pracovníky, zaměstnance, za něž dopravce odpovídá. Pojem pracovníci však nezahrnuje jen zaměstnance, ale také zástupce dopravce, volně přidružené pracovníky či osoby pracující na jiném než pracovněprávním základě, než je pracovní poměr.

⁹ JANATKA, F. *Rizika v komerční praxi*. 2011.

Důležité je, aby všechny tyto osoby plnily svou funkci v podniku dopravce, tudíž jednaly v rámci svých pracovních úkolů.¹⁰

Ostatní osoby, které dopravce použije při přepravě a nepatří do kategorie „pracovníci“, jsou:

- Poddopравce, jeho zaměstnanci a další osoby poddopravcem použité.
- Osoby, které provádějí za dopravce nakládku či vykládku. Jedná se o odesílatele či příjemce či osoby jednající za odesílatele či příjemce.
- Osoby, které převezmou za dopravce povinnost v případě poruchy vozidla či nehody k přeložení zboží, např. řidič dopravce s pomocí pracovníků dopravce nebo najatých třetích osob.
- Osoby, které dopravce použije k oznámení překážek znemožňujících uskutečnit přepravu, když se vyskytnou překážky v plnění přepravní smlouvy.
- Znalec (tzv. havarijní komisař), kterého použije dopravce ke zjištění stavu zásilky či obsahu zásilky, pokud odesílatel požádá např. o přezkoušení hrubé váhy zásilky.
- Skladovatel, kterému dopravce svěří zboží po jeho převzetí od odesílatele, pokud nelze přepravu uskutečnit okamžitě a dopravce nemá vlastní skladovací prostory.
- Zasílatel, kterému dopravce zboží poskytne pro uskutečnění celního řízení.¹¹

Dopravce za jednání všech výše zmíněných osob odpovídá ve stejném rozsahu jako za jednání vlastní. U poddopravce, tedy těch dalších dopravců, které dopravce použije, odpovídá dopravce i za další poddopravce použité prvním poddopravcem. Je však možnost, aby přepravní smlouva zakazovala užití dalších dopravců a v takovém případě by se jednalo o porušení přepravní smlouvy. U provádění nakládky či vykládky zboží je důležité, zda dopravce převzal odpovědnost a odpovídá tedy za škodu způsobenou při nakládce nebo vykládce zboží nebo v průběhu přepravy v důsledku nakládky zboží. Pokud je však zřejmé, že odesílatel či příjemce převzali odpovědnost, že nakládku či vykládku provedli, organizovali či dohlíželi, odpovídají za vzniklou škodu sami. Při nehodě či poruše musí dopravce uskutečnit kroky k dokončení přepravy, odpovídá také za jednání osob, které použije k oznámení překážek v přepravě. Dále

¹⁰ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář): Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 2009.

¹¹ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář): Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 2009.

odpovídá za činnosti znalce, kterého použije k přezkoušení zásilky i za skladovatele, kterému svěřil zásilku.¹²

Ve vztahu s dopravcem se však vyskytují i osoby, za které dopravce neodpovídá, např. veterinární úředníci a další, kteří provádějí kontrolu zboží z oblasti hygieny, veterinárních, vývozních či dovozních povolení, pronajímatel dopravního prostředku, kterého dopravce nepoužil pro splnění svého závazku, či celní úředníci, kteří způsobí škodu na zboží kvůli např. celnímu uskladnění.¹³

2.3 Právní úprava odpovědnosti za škodu dopravce

Pokud se věnujeme odpovědnosti za škodu dopravce, práva a povinnosti a další informace můžeme čerpat z občanského zákoníku, obchodního zákoníku, zákoníku práce, zákonu o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, zákonu o odpovědnosti za škodu způsobenou vadným výrobkem a dalších právních předpisů. Důležité jsou také předpisy věnující se pojišťovnictví a pojistné smlouvě, které budou představeny později.

2.3.1 Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů¹⁴

Konkrétně se odpovědnosti za škodu věnují § 420 – 450. Důležitou součástí odpovědnosti za škodu v občanském zákoníku jsou i § 415 – 419 věnující se předcházení hrozícím škodám, ve kterých jsou uvedeny povinnosti a odpovědnosti osob při takových činnostech, aby nedošlo ke škodám na zdraví, majetku, přírodě a životním prostředí.

V občanském zákoníku § 420 – 450 najdeme jednotlivé definice toho, kdo je odpovědný za škodu, za jakou škodu odpovídá či jak se zproští své odpovědnosti. Aby mohl poškozený nárokovat náhradu škody, musí prokázat vznik škody, její rozsah a výši, protiprávnost úkonu či právně významnou událost. Konkrétněji najdeme i jednotlivé případy zvláštních odpovědností jako jsou odpovědnost za škodu způsobenou těmi, kteří nemohou posoudit následky svého jednání, odpovědnost za škodu způsobenou úmyslným jednáním proti dobrým mravům, odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla, odpovědnost za škodu způsobenou

¹² SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář): Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 2009.

¹³ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář): Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 2009.

¹⁴ Zákon č. 40 ze dne 26. února 1964 občanský zákoník. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1964, částka 19, s. 201-248. Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=1257>. ISSN 1211-1244.

provozem zvláště nebezpečným, odpovědnost za škodu způsobenou na vnesených nebo odložených věcech. A v neposlední řadě se dočteme v těchto paragrafech i o společné odpovědnosti, tedy o tom, kdo a v jaké míře odpovídá za určitou škodu, pokud ji způsobilo více viníků, a také způsob a rozsah náhrady škody při jednotlivých ztrátách. Škodu může zavinit nejen třetí osoba či více osob, ale také poškozený sám a podle míry poškození také sám odpovídá.

U dopravce nás bude také zajímat z občanského zákoníku hlava dvanáctá, § 760 - 773, která se věnuje smlouvám o přepravě a konkrétněji tedy smlouvě o přepravě osob a smlouvě o přepravě nákladu. Definuje jednotlivé subjekty ve smlouvě, jejich práva a povinnosti a také odpovědnost, která vzniká oběma stranám po uzavření smlouvy. Smlouva o přepravě osob je uzavřena mezi cestujícím a dopravcem a smlouva o přepravě nákladu mezi odesílatelem a dopravcem.

Podrobněji se osobní a nákladní přepravě věnují zvláštní předpisy, které jsou zmiňované i v občanském zákoníku a jedná se hlavně o přepravní řády a tarify.

2.3.2 Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů¹⁵

Obchodní zákoník se věnuje podnikatelské činnosti, společnostem a jednotlivým smlouvám. Při odpovědnosti za škodu dopravce nás zajímá smlouva zasílatelská a smlouva o přepravě věci.

Podle § 601 – 609 je ve smlouvě zasílatelské na jedné straně zasílatel a na druhé straně příkazce. Obchodní zákoník stanovuje jednotlivá práva a povinnosti těchto subjektů a také odpovědnost za porušení některé z povinností jednotlivých stran. Zasílatel se zavazuje plnit pokyny příkazce, sjednat způsob a podmínky přepravy z jednoho místa do jiného, odpovídá za škodu na převzaté zásilce, i když použije dalšího zasílatele, musí podat zprávu příkazci o škodě, a je povinen pojistit zásilku jen pokud to stanoví smlouva. Příkazce je povinen zaplatit zasílateli úplatu a vzniklé náklady, poskytnout správné údaje o zásilce a odpovídá za škodu, pokud jsou informace nesprávné.

Příkazce se na zasílatele obrátí, pokud potřebuje přepravit určitou věc z jednoho místa na druhé. Zasílatel se postará o veškeré potřebné činnosti, které vedou k tomu, aby byla věc

¹⁵ Zákon č. 513 ze dne 5. listopadu 1991 obchodní zákoník. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1991, částka 98, s. 2474-2565. Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=2510>. ISSN 1211-1244.

doručena. Pokud například dané místo určení není v jeho kompetenci, může se spojit s dalším zasílatelem (mezizasílatelem), který má potřebné zkušenosti. Zasílatel zajistí potřebné dokumenty k přepravě, spojí se s dopravcem a zajistí samotnou přepravu.

Podle § 610 – 629 ve smlouvě o přepravě věci vystupují dopravce a odesílatel a jedná se o přepravu věci z určitého místa odeslání do určitého jiného místa určení, jako třetí osoba vystupuje příjemce či doručitel. Dopravce smí po odesílateli požadovat potvrzení přepravy v přepravním listu, a odesílatel smí požadovat po dopravci písemné potvrzení o převzetí zásilky. Ve smlouvě si také strany mohou určit povinnost, aby dopravce vydal odesílateli při převzetí zásilky náložný list, který určí doručitele zásilky a zní na doručitele, na jméno konkrétní osoby nebo na její řad. V náložném listu je povinno uvést dopravce, odesílatele, přepravovanou věc, na koho byl vydán, místo určení a místo a den vydání náložného listu a podpis dopravce. Dopravce musí přepravu provést ve smluvené lhůtě na určené místo. Odesílatel může přepravu přerušit a požadovat vrácení zásilky před doručením příjemci a uhradí náklady s tím spojené. Dopravce odpovídá za škodu na zásilce, která vznikne mezi přijetím a vydáním a je povinen podat odesílateli zprávu o této škodě, při zničení či ztrátě zásilky musí dopravce nahradit cenu zásilky. Odesílatel je povinen dát dopravci za jeho služby úplatu, která většinou bývá určena ve smlouvě, dále musí poskytnout dopravci veškeré informace o obsahu zásilky.

Pokud má odesílatel věc, kterou chce přepravit na jiné místo, spojí se s dopravcem, který zařídí všechny potřebné úkony spojené s dopravou určité zásilky, aby mohla být v pořádku doručena na místo, které si určí odesílatel, a předána příjemci.

K tématu přepravy je určitě dobré zmínit také § 630 – 637, které se týkají smlouvy o nájmu dopravního prostředku a § 638 – 647 o smlouvě o provozu dopravního prostředku. Smlouva o nájmu dopravního prostředku musí být písemná a je sjednaná za takovým účelem, že majitel prostředku za úplatu přenechává dopravní prostředek nájemci k dočasnému užívání spolu s potřebnými doklady k vozu. Smlouva o provozu dopravního prostředku musí mít také písemnou formu, vystupují zde provozce a objednatel. Provozce se zavazuje přepravit náklad za úplatu podle pokynů určených objednatelem.

2.3.3 Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů¹⁶

O odpovědnosti za škodu se zmiňuje i zákoník práce, konkrétně v části jedenácté, v § 248 – 275. Tento zákoník upravuje pracovní právo, a tudíž se věnuje odpovědnosti za škodu z pohledu zaměstnance a zaměstnavatele.

První dva paragrafy popisují povinnost předcházet škodám. Zaměstnavatel je povinen zajistit takové pracovní podmínky, aby zaměstnanci mohli plnit své úkoly bez ohrožení zdraví a majetku a zaměstnanec je povinen jednat tak, aby nedošlo ke škodám na zdraví, majetku ani k bezdůvodnému obohacení. Pokud zaměstnavatel objeví nějaké závady, musí je ihned odstranit a pokud zaměstnanec odhalí špatné podmínky pro svou práci, musí to oznámit svému nadřízenému.

Odpovědnost zaměstnance za škodu najdeme v § 250 – 264. Zaměstnanec podle těchto paragrafů v určité míře odpovídá za škodu, kterou způsobil zaviněným porušením povinností, za nesplnění povinnosti k odvrácení škody. Také odpovídá za schodek na svěřených hodnotách, tato odpovědnost je ošetřena mezi zaměstnavatelem a zaměstnancem dohodou o odpovědnosti k ochraně hodnot svěřených zaměstnanci k vyúčtování. Dále má zaměstnanec odpovědnost za ztrátu svěřených věcí, například různých nástrojů a ochranných pracovních pomůcek, které zaměstnavatel zaměstnanci svěřil na písemné potvrzení. Pokud cena věci přesahuje částku 50 000,-, smí ji zaměstnavatel svěřit jen na základě dohody o odpovědnosti za ztrátu svěřených věcí. Povinnost zaměstnance je, při obecné odpovědnosti, nahradit zaměstnavateli skutečnou škodu, buď v penězích, nebo uvedením v předešlý stav. Škodu způsobenou z nedbalosti musí zaměstnanec nahradit částkou ve výšce čtyřapůlnásobku jeho průměrného měsíčního platu, při úmyslné škodě může zaměstnavatel požadovat i ušlý zisk. Z hlediska dopravce, pokud řidič schválně poškodí automobil používaný k přepravě, dopravce nemůže vykonat určité zakázky, a tedy může požadovat po zaměstnanci ušlý zisk z těchto zakázek.

§ 265 – 275 upravují odpovědnost zaměstnavatele za škodu, i ony vypovídají o obecné odpovědnosti, odpovědnosti při odvrácení škody, odpovědnosti na odložených věcech a k nim přikázaný rozsah náhrady škody.

¹⁶ Zákon č. 262 ze dne 21. dubna 2006 zákoník práce. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2006, částka 84, s. 3146-3241. Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=4930>. ISSN 1211-1244.

2.3.4 Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla¹⁷

Tento zákon upravuje povinné smluvní pojištění vozidel a zřízení České kanceláře pojistitelů, její postavení, předmět činnosti a organizaci.

Zákon stanovuje, že provozovat vozidlo může pouze ten, který má odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla pojištěnou. Zákon vypovídá o pojistné smlouvě, pojistném plnění, výši pojistného, výjimky z pojištění odpovědnosti, rozsah tohoto pojištění i jeho zánik a veškeré informace o již zmíněné České kanceláři pojistitelů.

Když je vozidlo registrováno v registru vozidel, musí být za něj placeno zákonné pojištění, výjimky z tohoto pojištění najdeme v § 5 tohoto zákona a jsou to konkrétně řidiči cizozemských vozidel, kteří jsou držiteli platné zelené karty vydané pojišťovnou v cizím státě, nebo když je pojištění zaručeno kanceláří pojistitelů cizího státu, také provozovatelé některých vozidel složky integrovaného záchranného systému i obce, které provozují vozidla skrz jednotky sborů dobrovolných hasičů obce. Dalšími výjimkami z pojištění odpovědnosti jsou Bezpečnostní informační služba, Generální inspekce bezpečnostních sborů, Ministerstvo obrany, Ministerstvo vnitra a Ministerstvo financí. Výjimky však patří jen pro některá vozidla těchto složek, které určuje zákon.¹⁸

2.3.5 Zákon č. 59/1998 Sb., o odpovědnosti za škodu způsobenou vadným výrobkem¹⁹

Ve zkratce je potřeba také zmínit tento zákon, protože s odpovědností za škodu souvisí, a týká se všech výrobců. Výrobce odpovídá poškozenému za škodu, dojde-li díky vadě výrobku ke škodě na zdraví, k usmrcení nebo ke škodě na jiné věci. Poškozený však musí prokázat vadu výrobku, vzniklou škodu a souvislost mezi vadou a škodou. Zákon dále definuje výrobce, výrobek, vadu výrobku, také okolnosti, které vedou ke zproštění odpovědnosti, spolupůsobení třetí osoby a promlčení a zánik práva na náhradu škody.

¹⁷Zákon č. 168 ze dne 13. července 1999 o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1999, částka 57, s. 3158-3168. Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3274>. ISSN 1211-1244.

¹⁸JANDOVÁ, Lucie a Petr VOJTEK. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: Komentář*. 2012.

¹⁹Zákon č. 59 ze dne 5. března 1998 o odpovědnosti za škodu způsobenou vadným výrobkem. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1998, částka 25, s. 4808-4809. Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3132>. ISSN 1211-1244.

2.3.6 Ostatní právní předpisy související s dopravou

O všech právech a povinnostech, které se týkají konkrétně oblasti silniční nákladní vnitrostátní dopravy, například o podnikání v silniční dopravě, o dobách řízení, odpočinku, přestávek a pracovní době řidičů, o odborné způsobilosti řidičů, o zdravotní způsobilosti řidičů, o technických podmínkách provozu vozidel, o bezpečnosti práce v silniční dopravě, o silniční dani a poplatcích, o provozu a používání pozemních komunikacích, o přestupcích a trestných činech v silniční dopravě, o přepravních vztazích, o přepravě nebezpečných věcí, odpadů, potravin, živočišných produktů a zvířat, o zákonném pojištění vozidel, o cestovních náhradách, o používání služebních a soukromých vozidel a o dalším se dočteme v řadě různých zákonů, vyhlášek a nařízeních české legislativy.

Předpisy Evropské unie lze rozdělit na nařízení, které platí pro všechny členské státy i bez další aplikace do národní legislativy, a směrnice, které musí být pro svou účinnost aplikovány do národní legislativy.²⁰

Podmínky pro podnikání v silniční dopravě i kontrola nad dodržováním těchto podmínek je upravena v zákoně č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání. Specifickými předpisy jsou zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a vyhláška k tomuto zákonu č. 478/2000 Sb., které určují základní povinnosti dopravce.²¹

Ovšem nejsou to jediné předpisy, které musí fyzická či právnická osoba znát, pokud chce začít s podnikáním v dopravě. Existuje řada zákonů, vyhlášek a směrnic, kterými se musí po dobu svého podnikání řídit, které musí nastudovat a také jimi obeznámit všechny své zaměstnance a lidi, se kterými spolupracuje.

²⁰ BŘEZINA, J. *Přehled předpisů v silniční nákladní dopravě: Příručka ke školení*. 2008.

²¹ BŘEZINA, J. *Přehled předpisů v silniční nákladní dopravě: Příručka ke školení*. 2012.

3 Mezinárodní úmluvy, pravidla a zvyklosti používané v mezinárodní dopravě

3.1 Jednotlivé přepravní obory

Přeprava se podle oborů člení na přepravu silniční, železniční, leteckou, vnitrozemskou vodní (říční) a námořní. Každý přepravní obor má pro svou činnost specifické úmluvy, zvyklosti a standardy, které se časem staly uznávanými pravidly. Tyto pravidla je třeba dodržovat v mezinárodním obchodě, protože slouží ke snižování rizik, která mohou nastat.

Rozhodujícími faktory pro výběr přepravy je mnoho, např. zákazník, zboží, kupní smlouva, cena a náklady na balení, přepravní vzdálenost, přepravní možnosti a také vybavenost dopravců.

Mezinárodní přeprava je v současné době užívána stále víc a víc, a proto je také v tomto druhu obchodování velmi důležité pojištění. Během přepravy se vyskytuje spousta rizik, která vedou k nahodilým událostem a ty pak k poškození přepravovaného zboží, jeho ztrátě či vznikne škoda na použitém dopravním prostředku. Proto je v této podkapitole zmíněno i pojištění v jednotlivých přepravních oborech.

3.1.1 Mezinárodní silniční doprava

Silniční doprava je jedním z nejvíce se rozvíjejících dopravních oborů po celém světě, kamionová doprava obzvlášť. Díky rychlosti, pružnosti a dostupnosti je velkým konkurentem pro ostatní obory, hlavně také pro svou přizpůsobivost změnám v poptávce, schopnost realizovat přepravu „z domu do domu“, i pro přívětivost ceny, která je často tím největším rozhodovacím faktorem u většiny zákazníků, kteří chtějí využít dopravu k přepravě věci.²² Silniční dopravu pro přepravu své zásilky použil v dnešní době snad každý, ať už jako „obyčejný“ člověk, který posílá balíček někomu jinému, anebo právnická osoba, velká organizace, která chce přepravit své výrobky do prodejen. Silniční doprava je díky svým kladům bezesporu nejvytíženějším dopravním oborem na světě.

²² NOVÁK, R. *Mezinárodní kamionová doprava*. 1998.

V silniční dopravě je dopravcem fyzická či právnická osoba, která provozuje dopravu pro vlastní potřebu nebo pro cizí potřebu. Veškeré podmínky pro provozování těchto činností jsou uvedeny v již zmíněném zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a v dalších prováděcích předpisech.

Důležitou institucí v mezinárodní silniční dopravě je Mezinárodní silniční unie IRU, která byla založena v roce 1948 v Ženevě, je sdružením silničních nákladní i osobních dopravců a od roku 1949 také poradním orgánem Hospodářské a sociální rady OSN. Hlavním cílem IRU je podpora rozvoje silniční dopravy a zastupování zájmů dopravců i ekonomiky jako celku, spojených s dopravou osob a zboží. IRU je složena z Rady osobní dopravy a Rady nákladní dopravy, v roce 2010 měla Unie přes 150 členů z 64 států. Na zvýšení odborné úrovně dopravců společně s kvalitou dopravních služeb se zaměřuje součást Unie IRU Academy.²³ Doprava celkově se neustále rozvíjí, a proto je třeba pořád zvyšovat odbornost dopravců, aby byli schopni se těmito změnám přizpůsobit a poskytovat stále kvalitnější služby.

V České republice je řada zájmových sdružení, svazů, společenstvem, asociací dopravců pro oblast podnikatelských aktivit v silniční dopravě. Největším sdružením veřejných a závodových dopravců ve vnitrostátní a mezinárodní osobní i nákladní silniční dopravě u nás je ČESMAD BOHEMIA, tedy Československé sdružení mezinárodních automobilových dopravců, které mimo jiné zastupuje zájmy České republiky v IRU.

Mezinárodní smlouvy určené pro silniční dopravu členíme dle počtu zúčastněných smluvních stran na smlouvy bilaterální (dvoustranné) a smlouvy multilaterální (mnohostranné). Do smluv dvoustranných patří mezivládní dohody o mezinárodní silniční dopravě. Mezi smlouvy mnohostranné patří Dohoda o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě CMR, Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR, Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí ADR, Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy ATP a v neposlední řadě i dohoda týkající se řidičů, tedy Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě AETR.²⁴

²³ MEDVEĎ, J. *Mezinárodní unie silniční dopravy IRU*. [online]. 2010. [cit. 2013-03-25]. Dostupné z: <http://www.prodopravce.cz/cesmad-21.php>

²⁴ NOVÁK, R. *Mezinárodní kamionová doprava*. 1998.

V tématu mezinárodní kamionové dopravy je potřeba také trochu představit tranzitní celní režim TIR. Je to systém, který započal první verzí dohody TIR uzavřenou v roce 1949 mezi několika evropskými státy. Poslední přepracování dohody v roce 1975 vedlo k již zmíněné Celní úmluvě o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR, která je svou podstatou i rozsahem jednou z nejdůležitějších součástí mezinárodní kamionové dopravy. Karnet TIR je celní dokument sloužící k rychlému celnímu odbavení a vydává ho IRU na jedno vozidlo a jednu cestu. Na podkladě karnetu TIR je uskutečňováno velké množství přeprav v kamionové dopravě dopravci z České republiky mimo státy EU, ale také do a z některých států EU. Pro záruku přepravy zboží bez potíží a pro záruku pro celní správy ve všech tranzitních zemích je v systému TIR zahrnuto pět základních požadavků. Jsou požadavky jako přeprava v celně bezpečných vozidlech či kontejnerech, zajištění cel a daní mezinárodně platnou zárukou, přepravované zboží je doprovázeno mezinárodně uznávaným karnetem sloužícím jako doklad pro kontrolu v zemi odeslání, tranzitní i zemi určení, kontrolní opatření celních úřadů v týkajících se zemích a kontrolovaný přístup dopravců i sdružení do systému TIR.²⁵

Protože v mezinárodní přepravě vystupuje hned několik skupin subjektů, jako prodávající, kupující, dopravce nebo zasílatel, které mají různou odpovědnost, jsou důležité dva druhy pojištění v silniční a železniční přepravě:

- a) Majetkové pojištění - pojištění zásilek během přepravy,
- b) Odpovědnostní pojištění - pojištění odpovědnosti z přepravních smluv nebo zasílatelských smluv.

Přeprava zboží je sama o sobě velmi riziková část obchodování se zbožím, proto je velmi důležité sjednávat majetkové pojištění zásilek tzv. cargo pojištění, případná náhrada škody je potom určena v příslušných mezinárodních úmluvách, v tomto případě v Úmluvě CMR. V silniční dopravě je náhradová povinnost stanovena ve výši 8,33 SDR na 1 kg brutto váhy zboží.

Pojištění pro vlastníky přepravované věci i pro zasílatele lze písemně sjednat jako jednorázové pojištění zásilek během přepravy, hromadné pojištění zásilek nebo jako obrátové pojištění. Jednorázové pojištění je hlavně pro občasné zásilky, je určeno pro společnosti, které neposílají zásilky moc často. Hromadné pojištění zásilek je dlouhodobým pojištěním na dobu

²⁵ HAVELKOVÁ, M. *Karnet TIR*. [online]. 2010. [cit. 2013-03-27]. Dostupné z: <http://www.prodopravce.cz/sluzby-28.php>

neurčitou, kdy pojistník do pojištění přihlašuje zásilky, které se mají v daném období přepravit. Obrátové pojištění je uzavíráno podle celkového objemu přepravovaného zboží za jeden rok.²⁶

V rámci vnitrostátní dopravy je silniční doprava vykonávána na podkladě právních předpisů, které jsou platné v České republice, zákonem o silniční dopravě, obchodním zákoníkem i občanským zákoníkem.

Pravidla používaná v mezinárodní silniční dopravě jsou:²⁷

- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě – CMR z roku 1956 a Protokol k této úmluvě z roku 1978,
- Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí,
- Úmluva o společném tranzitním režimu EHS/ESVO z roku 1996.

Úmluva CMR

V roce 1955 se uskutečnilo zasedání Evropské hospodářské komise OSN, kterého se zúčastnili zástupci některých mezinárodních organizací jako UNIDROIT, ICC nebo IRU. Konečné znění Úmluvy CMR v anglickém a francouzském jazyce bylo v roce 1956 předloženo na zvláštním zasedání Evropské hospodářské komise a podepsalo ji hned devět států, tedy Spolková republika Německo, Lucembursko, Holandsko, Rakousko, Polsko, Jugoslávie, Francie, Švýcarsko a Švédsko.²⁸

Úmluva CMR je Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě, která byla sjednána 19. 5. 1956 v Ženevě pod záštitou OSN. Je mnohostrannou mezinárodní dohodou, která má právní sílu zákona, avšak není předpisem řešícím oblast mezinárodní silniční dopravy souhrnně. Pokud tedy pro daný případ s určitou problematikou nemá Úmluva ustanovení, je nutné přihlédnout k právu vnitrostátnímu upravujícímu tuto problematiku.²⁹

V České republice Úmluvu CMR řeší předpis č. 11/1975 Sb. – Vyhláška ministra zahraničních věcí o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) ze dne 27. 11. 1974, částka 004/1975, s účinností od 3. 12. 1974.

²⁶ JAKOUBOVÁ, H. Pojištění při silniční a železniční přepravě (CARGO pojištění). In: *Sborník přednášek z konference pojišťovacích makléřů*. Praha: Asociace českých pojišťovacích makléřů, 2005, s. 35-36.

²⁷ JANATKA, F. *Rizika v komerční praxi*. 2011.

²⁸ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář): Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 2009.

²⁹ ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu (historie a současnost)*. 2010.

Úmluvou CMR se řídí každá smlouva o silniční přepravě zboží za úplatu, která je realizována silničním vozidlem a další podmínkou je, že místo odeslání a místo přijetí zásilky leží ve dvou různých státech a alespoň jeden z nich je smluvním státem Úmluvy CMR.

Pokud je silniční vozidlo přepravováno z části dopravní cesty po železnici, po vodě či ve vzduchu, vztahuje se Úmluva CMR na celou přepravu, jestliže z tohoto vozidla nebyla zásilka přeložena.³⁰

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě je shrnuta v osmi kapitolách a obsahuje celkem 51 článků. První kapitola Rozsah platnosti řeší to, na které přepravy se Úmluva vztahuje a na které ne. Druhá kapitola obsahuje jen jeden článek s osobami, za které dopravce odpovídá, třetí hovoří o samotném uzavření a provádění přepravní smlouvy a čtvrtá o odpovědnosti dopravce. Pátá kapitola shrnuje reklamace a žaloby související s přepravou. V šesté kapitole najdeme ustanovení o přepravě prováděné postupně několika dopravci, v sedmé neplatnost ujednání, která jsou v rozporu s Úmluvou, a poslední kapitola popisuje v několika člancích závěrečná ustanovení. Součástí vyhlášky s Úmluvou CMR je také příloha Protokol o podepsání, kde je ve zkratce řečeno, na čem se podepsaní dohodli.³¹

Nákladním listem pro mezinárodní nákladní silniční přepravu je CMR a jako přepravní doklad je smlouvou mezi dopravcem a přepravcem. Tento dokument informuje o charakteristice zboží, které je přepravováno, proto musí obsahovat subjekty, tedy odesílatele, dopravce a příjemce zboží, jednotlivé adresy, informace o nákladu, cenu samotné přepravy, určený dopravní prostředek a v neposlední řadě také podpisy týkajících se subjektů.

Nákladní list CMR je vystaven vždy ve třech vyhotoveních podepsaných dopravcem a odesílatelem. Jeden nákladní list je pro odesílatele, další pro příjemce a třetí si nechává dopravce. Avšak pokud je to třeba, může odesílatel či dopravce požádat o vystavení tolika nákladních listů, kolik bude potřeba, např. při použití více vozidel při přepravě či při přepravě několika samostatných částí zásilky.³²

³⁰ NOVÁK, R. *Mezinárodní kamionová doprava*. 1998.

³¹ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář): Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 2009.

³² NOVÁK, R. *Mezinárodní kamionová doprava*. 1998.

3.1.2 Mezinárodní železniční doprava

Železniční doprava je také často využívaným přepravním oborem, ovšem hlavně k přepravě osob. Její hlavní službou je tedy přeprava cestujících a jejich zavazadel, která se neustále rozvíjí a dopravci nalézají stále nové inovace, které mohou v osobní přepravě nabídnout. Příkladem mohou být nová vlaková spojení u nás uskutečňována vozy společnosti RegioJet či Leo Express, která nabízejí stále nové, pro cestující zajímavé, služby uvnitř vozů, ovšem také pohodlnější, rychlejší a hlavně levnější cestování po celé České republice. Železniční doprava je však využívána i k nákladní přepravě zboží, jak malých poštovních balíčků, tak i nákladů velkých rozměrů.

Prvním krokem k mezinárodnímu rozvoji železnic byl vznik Technické jednotnosti železnic už v roce 1882, jejímž cílem bylo budování železnic o stejném kolejovém rozchodu na evropském kontinentě. V roce 1890 byla uzavřena Úmluva o přepravě zboží po železnici (CIM) a následuje v roce 1902 také vytvoření Mezinárodního výboru pro železniční přepravu (CIT), jehož úkolem bylo pečovat i o správnou aplikaci Úmluvy CIM. Po první světové válce byla založena významná Mezinárodní unie železniční (UIC), po druhé světové válce založily země spadající do RVHP v roce 1956 Organizaci pro spolupráci železnic, která se stará o správné použití dohod o mezinárodní přepravě osob, zavazadel a zboží z roku 1951. Mezi další mezinárodní organizace patří např. Společný park nákladních vozů, Rada společného užívání kontejnerů v mezinárodní přepravě SUK a Bernský svaz.³³

Existují čtyři druhy zásilek v železniční dopravě:

- vozové – zřízen zvláštní vagon, nakládku zásilky zajišťuje odesílatel a vykládku příjemce, nákladní list se vyřizuje na každý jeden vagon
- kusové – zásilky o hmotnosti menší než 5000 kg, zřízen pro ně samostatný vůz, vyšší přepravné
- spěšniny – zásilky do hmotnosti 15 kg, jsou přepravované společně při přepravě osob
- kontejnerové

U pojištění v železniční dopravě jsou stejné podmínky jako u silniční dopravy, které jsou zmíněny výše. I v tomto oboru je velmi důležité uzavřít cargo pojištění. Případná náhrada škody

³³ BENEŠ, J. *Mezinárodní přeprava zboží po železnici*. 1990.

je potom určena v Úmluvě COTIF a tedy v ní je maximální náhradová povinnost železničního nákladového dopravce stanovena ve výši 17 SDR na 1 kg brutto váhy zboží.

Vnitrostátní legislativu v rámci železniční přepravy upravují právní předpisy platné v České republice, např. občanský zákoník, obchodní zákoník, zákon o drahách a zákon o cenách.

Železniční mezinárodní přeprava zboží je upravena dohodami a úmluvami v rámci vlád členských států i železničních správ. Pravidla používána v železniční mezinárodní dopravě jsou.³⁴

- Úmluva o mezinárodní železniční dopravě COTIF a Protokol k úmluvě COTIF, který byl ratifikovaný v roce 2003,
- Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV),
- Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční dopravě zboží (CIM) a Příloha k CIM: Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (RID).

Úmluva COTIF

Základní úmluvou v mezinárodní železniční dopravě je Úmluva o mezinárodní železniční přepravě ze dne 9. května 1980, která nabyla účinnosti 1. května 1985, ke které vedlo založení Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu OTIF sídlící v Bernu, jejímiž pracovními jazyky jsou němčina a francouzština. Později byla Úmluva revidována a v červnu v roce 1999 organizací schválena. Celý dokument COTIF tvoří tři části, a to Základní úmluva a její příloha ve formě Protokolu o výsadách a imunitách Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu, Přípojek A CIV a Přípojek B CIM a jejich přílohy.³⁵

V České republice Úmluvu COTIF řeší předpis č. 8/1985 Sb. - Vyhláška ministra zahraničních věcí o Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z 2. 8. 1984, částka 002/1985, s účinností od 1. 5. 1985.

Pro přepravu osob a jejich zavazadel v rámci přepravy mezi minimálně dvěma státy zúčastňujícími se na Úmluvě COTIF se používají předpisy CIV. Všechny zvláštní podmínky, které jsou rozhodující pro tuto přepravu, obsahují mezinárodní tarify, které se užívají vůči všem za stejných podmínek. Cestující musí mít možnost nahlédnout v každé stanici pro mezinárodní přepravu do těchto tarifů nebo jejich výtahů, kde jsou uvedeny ceny jízdenek a přepravného za cestovní zavazadla. Železnice odpovídá za škodu vůči cestujícímu, pokud byl usmrčen, zraněn či jinak postižen na svém tělesném či duševním zdraví v důsledku úrazu při pobytu cestujícího ve

³⁴ JANATKA, F. *Rizika v komerční praxi*. 2011.

³⁵ BENEŠ, J. *Mezinárodní přeprava zboží po železnici*. 1990.

vozidle nebo při nastupování či vystupování z vozu. Také odpovídá za škodu vzniklou na zavazadle mezi přijetím a výdejem. Ovšem existují případy, kdy se železnice může zprostit jednotlivých odpovědností zcela nebo zčásti, vše je uvedeno v předpisu CIV.³⁶

Předpisy CIM platí pro všechny zásilky podané k přepravě s nákladním listem se správnými údaji pro cestu mezi nejméně dvěma státy z Úmluvy COTIF. I CIM obsahují tarify o dovozném a poplatcích, které se musí používat vůči každému za stejných podmínek. Železnice odpovídá za provedení přepravy až do dodání, za škodu vzniklou v té době i za škodu vzniklou nedodržením dodací lhůty.³⁷

Nákladním listem pro mezinárodní přepravu po železnici je doklad CIM, jehož stvrzením vzniká přepravní smlouva mezi dopravcem a přepravcem. Doklad CIM má náležitosti stejné jako každý přepravní doklad a musí tedy obsahovat subjekty společně s jejich adresami, charakteristiku zboží, cenu přepravy, dopravní prostředek a na závěr i podpisy účastníků smlouvy. V nákladním listu může odesílatel předeepsat přepravní cestu i tarify, jichž má být použito, pokud to lze.

3.1.3 Mezinárodní letecká doprava

Letecká přeprava tvoří 20% mezinárodní přepravy zboží. Touto formou jsou přepravovány hlavně cenné zásilky, léky či náhradní díly. Mezi výhody mezinárodní letecké přepravy patří bezkonkurenční rychlost, bezpečnost, spolehlivost a krátké dodací lhůty. A proto lze tedy říci, že letecká doprava je nejvhodnější pro hodnotné, nízkoobjemové zásilky, které je potřeba rychle dostat na určené místo dodání zpravidla ve velké vzdálenosti. Mezi nevýhody této dopravy lze zařadit vysoké náklady na dopravné či určitou kapacitní omezenost.

Už od počátků letecké dopravy vznikla potřeba mezinárodní koordinace a spolupráce pomocí stanovení standardních pravidel, které bude možné použít pro všechny zúčastněné strany v letecké dopravě. Proto byla svolána v roce 1944 Chicagská konference, na které se sjednala pravidla pro spolupráci mezi národy i pro rozvoj samotné letecké dopravy. Na konferenci v Chicagu bylo přijato několik dokumentů. Prvním z nich je Úmluva o mezinárodním civilním letectví (ÚMCL), která je základním dokumentem pro rozvoj mezinárodní letecké dopravy po druhé světové válce a vztahuje se pouze na civilní letadla. Civilní letadla jsou všechna kromě

³⁶ DANĚK, Jan a Dušan TEICHMANN. *Technologie přepravy I: Přeprava po železnici*. 2002.

³⁷ DANĚK, Jan a Dušan TEICHMANN. *Technologie přepravy I: Přeprava po železnici*. 2002.

těch, která spadají do kategorie letadel státních, a to jsou ty ve službách vojenských, celních a policejních. ÚMCL obsahuje vysvětlení pojmů souvisejících s leteckou dopravou, např. právo nepravidelného letu bez povinnosti mít předchozí povolení, přistání na mezinárodním letišti, platnost leteckých předpisů, letištní a podobné poplatky, prohlídka letadla, palubní doklady letadel a další pojmy. Dále byla na konferenci přijata Dohoda o tranzitu mezinárodní leteckých služeb, Mezinárodní dohoda o letecké dopravě známá též jako Dohoda o 5 svobodách, také Návrh znění 12 příloh k ÚMCL i Vzorový text bilaterální letecké dohody. Další mezinárodní úmluvy, které ovlivňují civilní letectví, jsou Varšavská úmluva z roku 1929 a Montrealská úmluva z roku 1999.³⁸

Úmluvou o mezinárodním civilním letectví vznikla organizace ICAO v roce 1947 jako mezivládní organizace, která pomůže regulovat mezinárodní civilní letectví, podporovat bezpečný a řádný rozvoj. Jejími orgány jsou Valné shromáždění a Rada, která má široké pravomoci a odpovědnosti, které jsou stanoveny a týkají se tohoto oboru dopravy. Organizace ICAO slouží jako fórum pro spolupráci mezi svými 191 členskými státy.³⁹

Další nejvýznamnější organizace zasahující svou působností do civilního letectví jsou Rada bezpečnosti OSN, orgány Evropské unie, Evropská konference pro civilní letectví ECAC se sídlem v Paříži, Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu Eurocontrol a Evropskou komisí zřízená Evropská agentura pro bezpečnost letectví EASA sídlící v Kolíně nad Rýnem. Důležité je také Mezinárodní sdružení leteckých dopravců IATA, které sdružovalo v roce 2007 261 leteckých společností zajišťující zhruba 94% pravidelných mezinárodních leteckých přeprav po celém světě.⁴⁰

Letecká přeprava se člení na dva druhy, liniovou a charterovou. Liniová doprava využívá pravidelných linek, charterová je naopak nepravidelná a užívá k přepravě najatá letadla. Nákladní letecká přeprava nabízí jako hlavní činnost dopravců využití volné kapacity letadel pro přepravu osob, kapacity na kombinovaných letadlech i zbožových letadlech. Ceny nákladní letecké přepravy jsou ovlivněny různými faktory, např. velikostí zásilky, druhem, sezonou, požadavky na dodání a zacházení se zbožím. Z hlediska přepravované věci lze leteckou přepravu zboží rozdělit na běžné obchodní zboží, kam spadá většina věcí, poštovní zásilky a přepravované předměty

³⁸ PRUŠA, J. a kol. *Svět letecké dopravy*. 2007.

³⁹ INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. *ICAO: ICAO in Brief*. [online]. [cit. 2013-03-31]. Dostupné z: <http://www.icao.int/Pages/icao-in-brief.aspx>

⁴⁰ PRUŠA, J. a kol. *Svět letecké dopravy*. 2007.

zvláštní povahy. Leteckou přepravu lze rozdělit i z hlediska rozsahu pojištění, a to na pojištění pouze letecké přepravy nebo pojištění přepravy společně s následnou i předchozí dopravou.

Stejně jako v předchozích přepravních oborech i v letecké dopravě je nutné uzavřít cargo pojištění.

Při letecké dopravě existuje několik specifík pojištění přeprav zboží: ⁴¹

- specifika z hlediska povahy přepravovaného zboží

Veškerá přeprava se řídí podmínkami leteckých společností a mezinárodních úmluv.

- specifika z hlediska rozsahu pojištění

Pojištění v letecké dopravě je obvykle sjednáno v rámci maximálního možného rozsahu pojistného krytí „proti všem pojistným nebezpečím“. Omezení přicházejí z konkrétních podmínek leteckých společností a z podmínek pojišťoven různými výlukami a omezeními.

- zvláštní skupiny zboží v letecké dopravě

Tuto skupinu tvoří zboží vysoké ceny, pro které je třeba přizpůsobit podmínky přepravy a další služby, které je potřeba přesně specifikovat a dohodnout s leteckou společností v dostatečném předstihu.

Náhrada škody v mezinárodní letecké dopravě je určena Varšavskou úmluvou a maximální náhradová povinnost dopravce tedy činí 17 SDR na 1 kg brutto váhy zboží.

Pravidla používaná v mezinárodní letecké dopravě jsou: ⁴²

- Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, tzv. Varšavská úmluva z 1929 a následných změnách a Protokolu z roku 1955,
- Guadalajarská úmluva z roku 1968.

Chicagská úmluva a Varšavská úmluva

Chicagská úmluva je Úmluva o mezinárodním civilním letectví a vznikla na konferenci v Chicagu, která byla svolána v roce 1944. Je zásadním dokumentem pro rozvoj globálního systému letecké dopravy. Doteď byla osmkrát provedena revize a doplnění této úmluvy, v letech 1959, 1963, 1969, 1975, 1980, 1997, 2000, 2006 a poslední platná devátá verze se zabývá

⁴¹ GUTH, P. Letecká přeprava zboží. In: *Sborník přednášek z konference pojišťovacích makléřů*. Praha: Asociace českých pojišťovacích makléřů, 2005, s. 67-68.

⁴² JANATKA, F. *Rizika v komerční praxi*. 2011.

technickými, provozními, bezpečnostními a některými právními a obchodními záležitostmi, které souvisí s mezinárodním civilním letectvím.⁴³

Předpis č. 147/1947 Sb., Úmluva o mezinárodním civilním letectví, je rozdělen na čtyři hlavní části. První část Úmluvy nazvaná Létání se člení na šest hlav, které obsahují všeobecné zásady a platnost, let nad územím smluvního státu, státní příslušnost letadel, opatření k usnadnění letectví, podmínky, jimž musí vyhovovat letadla a mezinárodní normy a doporučené předpisy. Druhá část s názvem Mezinárodní organizace pro civilní letectví obsahuje informace o organizaci ICAO a jejích orgánech, tedy Shromáždění, Radě a Letecké komisi. Třetí část Mezinárodní letecká doprava obsahuje mimo jiné i závazek předkládat Radě ICAO zprávy a hlášení o dopravě, statistiky a finanční výkazy, ustanovení o určení letové cesty a letišť, o zdokonalování leteckých pomocných zařízení a jejich financování, v neposlední řadě také obsahuje dovolení k vytvoření společné provozní organizace. A poslední část, čtvrtou, tvoří závěrečná ustanovení, která řeší jiné letecké dohody a ujednání, rozepré a tresty a schvalování i doplňování Příloh k této Úmluvě Radou ICAO.⁴⁴

Varšavská úmluva, Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, vznikla 12. 10. 1929 a upravuje mezinárodní leteckou přepravu nákladů. Pro Československou republiku nabyla účinnosti 15. 2. 1935 a byla vyhlášena pod č. 15/935 Sb. Dne 18. 9. 1961 byla doplněna o Guadalajarkou úmluvu, Úmluvou o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravce, která pro Československo vstoupila v platnost 25. 10. 1967 a vyhlášena byla pod č. 27/1968 Sb. Montrealská úmluva, Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, byla sjednána 28. 5. 1999 a pro ČR je závazná od 4. 11. 2003.⁴⁵

Varšavská úmluva upravuje veškerou mezinárodní dopravu osob, zavazadel a zboží letadlem. Tato úmluva definuje dopravní dokumenty, letenky, průvodky na zavazadla a nákladní letecké listy, a jejich náležitosti, stanovuje odpovědnost dopravce za přepravní škodu a pevnou částku, tedy limit, kterým je omezena odpovědnost dopravce v případě náhrady škody.

⁴³ PRUŠA, J. a kol. *Svět letecké dopravy*. 2007.

⁴⁴ Zákon č. 147 ze dne 20. srpna 1947 Úmluva o mezinárodním civilním letectví. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1947, částka 68, s. 715-750. Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=241>. ISSN 1211-1244.

⁴⁵ ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu (historie a současnost)*. 2010.

Poslední, nejaktuálnější úmluva související s leteckou dopravou je Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, Montreal 1999, která je základním dokumentem hlavně v oblasti odpovědnosti dopravce.

Základní přepravní dokument, který se používá při přepravě zboží v letecké dopravě, je Letecký nákladní list AWB. AWB je doklad o převzetí zásilky k přepravě, je při zásilce až do momentu vydání příjemci. Tento dokument je také potvrzením smlouvy mezi odesílatelem a dopravcem. Letecká nákladní musí obsahovat, stejně jako ostatní přepravní doklady v ostatní oborech přepravy, jména a adresy subjektů, informace o zboží, přepravě, ceně přepravy, dopravní prostředek a razítka s podpisy zúčastněných stran.

3.1.4 Mezinárodní vodní doprava

Mezinárodní vodní dopravu můžeme rozdělit na říční vnitrozemskou přepravu a námořní přepravu. Říční přeprava má nízký podíl na celkovém objemu mezinárodní přepravy, ovšem přeprava námořní tvoří více než 50% celkové. Oba obory dopravy se využívají jak k přepravě osob a jejich zavazadel, tak i k přepravě zboží.

Výhodami říční dopravy jsou hlavně nízké náklady a ekologičnost, nevýhody můžeme spatřit v nízké rychlosti přepravy a také to, že ji je možné využít pouze v sezóně. V České republice se používají vodní cesty po Labi a Vltavě, díky propojenosti Labe s evropskou sítí lze využít pro dopravu českého zboží vodní toky hlavně do přístavů v Polsku, Německu a Nizozemí. Hlavním provozovatelem říční přepravy v České republice je Československá plavba labská, a. s. založena v roce 1922 se sídlem v Děčíně.

Smluvní podmínky pro přepravu říční tvoří Přepravní a Překladní podmínky vydané ČSPL, a. s., Děčín.⁴⁶

Námořní přeprava je nejvýznamnějším mezinárodním oborem přepravy a určitě jedním z nejstarších druhů dopravy. Jako dopravní prostředek jsou v námořní přepravě užívána plavidla na pobřežní i zaoceánské plavby. Podle účelu se plavidla dělí na obchodní, speciální, rybářská a vojenská, dále podle způsobu plavby na hladinová, podhladinová a nekonvenční a kombinovaná, podle způsobu pohonu jsou zde parníky, motorové lodě, jaderné lodě, plachetnice a kombinované. Obchodní lodě se rozčleňují na nákladní, osobní a smíšené. Nejvýznamnější dělení

⁴⁶ JANATKA, F. *Rizika v komerční praxi*. 2011.

lodí z obchodního hlediska je na liniové (pravidelné) a trampové (nepravidelné). V souvislosti s námořní dopravou se můžeme setkat s pojmem „rejdař“ či „rejdařství“. Rejdař je námořní dopravce, ekonomicky silný subjekt, provozovatel či vlastník lodí, které mu slouží k výdělku.⁴⁷

Dokladem v námořní dopravě je náložný list konosament BOL, potvrzuje převzetí zboží dopravcem, osvědčuje o uzavření přepravní smlouvy a zavazuje dopravce vydat přepravované zboží v určeném přístavu.

Mezinárodních organizací spojených s námořní dopravou je hned několik. Mezinárodní námořní organizace IMO byla založena v roce 1948, fungovat však začala až o deset let později pod původním názvem IMCO a se svým novým názvem IMO působí až od roku 1982. Hlavními cíli IMO jsou stanovení podmínek k odborné způsobilosti členů osádek, zabránění znečišťování moří a zajištění bezpečnosti námořní plavby a mezinárodní sjednocení jejího provozování. Další organizací je pak Baltská a mezinárodní námořní rada BIMCO od roku 1905 se sídlem v Dánsku, jejím cílem je spojování zájmů rejdařů a ostatních subjektů v námořní přepravě, také již řadu let vydává schválené dokumenty, např. konosamenty. Ostatními organizacemi v námořní přepravě jsou Mezinárodní asociace nezávislých majitelů tankerů INTERTANKO, pro suchý hromadný náklad organizace INTERCARGO, Mezinárodní námořní kancelář IMB, která se snaží omezovat podvody v námořním podnikání, Mezinárodní námořní komora ICS, nejstarší organizace rejdařů Mezinárodní námořní federace ISF a také odborový svaz Mezinárodní federace dopravních dělníků ITF.⁴⁸

Pojištění námořních přeprav a lodí je považováno za první obor v pojištění, dá se předpokládat, že existoval už ve starověku, i když první důkaz je datován v 15. století. Konkrétně námořní pojištění lze rozdělit do tří základních druhů, a to na pojištění zboží přepravovaného po moři, tzv. cargo, pojištění námořních lodí přepravujících zboží a pojištění odpovědnosti provozovatele lodí.⁴⁹

Pro pojištění zboží byly v roce 1982 zavedeny soubory doložek se třemi základními rozsahy pojištění. Jedná se o tzv. Institute Cargo Clauses, rozdělených na soubory doložek A, B a C. Tyto doložky jsou nejrozšířenějšími podmínkami na světě, se kterými se setkávají i české firmy. Do souboru doložek C spadají tzv. nejzávažnější rizika, například požár či výbuch,

⁴⁷ NOVÁK, R. *Námořní přeprava*. 2005.

⁴⁸ NOVÁK, R. *Námořní přeprava*. 2005.

⁴⁹ KADLEČÍK, P. Pojištění námořních přeprav. In: *Sborník přednášek z konference pojišťovacích makléřů*. Praha: Asociace českých pojišťovacích makléřů, 2005, s. 25.

uvážnutí na mělčině, potopení či převrnutí lodi, oběť ve společné havárii, náklady společné havárie a záchrany. Do souboru doložek B spadají tzv. vyjmenovaná rizika, která se podobají doložkám C, ale navíc se pojišťují rizika jako zemětřesení, sopečný výbuch či blesk, spláchnutí z paluby, vniknutí vody do lodi, celková ztráta obalového kusu přes zábradlí. Rozsah doložek A je nejširší, zahrnuje pojištění proti všem rizikům.⁵⁰

Náhrada škody je v námořní dopravě určena Úmluvou OSN o námořní přepravě zboží 1978, dle které maximální náhradová povinnost činí 835 SDR na 1 kus nebo jinou zúčtovací jednotku anebo 2,5 SDR na 1 kg brutto váhy zboží, určuje se podle vyšší hodnoty.

Pro tuto mezinárodní přepravu byly vytvořeny smluvní dokumenty, které se označují podle místa jejich vzniku a jsou to:⁵¹

- Haagská pravidla 1924 – Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů, která byla podepsána v Bruselu,
- Haagsko – visbyská pravidla 1968 – Protokol o změně mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů (Bruselský protokol z 23. 2. 1968),
- Úmluva OSN o námořní přepravě zboží 1978, „Hamburská pravidla“ – byla zamýšlena jako náhrada pro předchozí dvojce pravidla a vstoupila v účinnost po 14 letech,
- Rotterdamská pravidla, schválená 23. 9. 2009 – Úmluva OSN smlouvě o mezinárodní přepravě zboží zcela nebo z části po moři.

Hamburská pravidla

Co se týče mezinárodní přepravy nákladů po moři, existuje hned několik stěžejních pravidel. Vztahy mezi subjekty v mezinárodní námořní přepravě jsou upraveny Mezinárodní úmluvou o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů „Haagská pravidla“, která byla podepsána v Bruselu v roce 1924 a platným nástrojem mezinárodního práva se stala v roce 1931. Významná je hlavně pro zavedení závazných pravidel pro odpovědnost námořního dopravce včetně přípustných výjimek a omezení. V roce 1968 byl v Bruselu na dvanácté diplomatické Konferenci o námořním právu zmocněnců vlád přijat Protokol o změně Mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů „Haagsko-visbyská pravidla“, který nabyl

⁵⁰ KADLEČÍK, P. Pojištění námořních přeprav. In: *Sborník přednášek z konference pojišťovacích makléřů*. Praha: Asociace českých pojišťovacích makléřů, 2005, s. 26-27.

⁵¹ JANATKA, F. *Rizika v komerční praxi*. 2011.

platnosti v roce 1977. Tento Protokol doplnil a pozměnil předchozí Úmluvu hlavně o rozvoj technologie námořní přepravy a používaných kontejnerů.⁵²

V březnu 1978 se v Hamburku konala konference zmocněnců vlád svolaná generálním tajemníkem OSN k projednání návrhu Úmluvy o námořní přepravě zboží. Na ni vznikla „Hamburská pravidla“, celým názvem Úmluva OSN o námořní přepravě zboží 1978. Pro Českou republiku nabyla Hamburská pravidla účinnosti 1. července 1996.⁵³

Předmět úpravy Úmluvy OSN je širší než u zmíněných předchozích dokumentů. Hamburská pravidla jsou, kromě preambule, řazena do 7 částí. První část tvoří jen obecná ustanovení o definicích pojmů jako dopravce, odesílatel, příjemce, konosament, zboží a smlouva o námořní dopravě/přepravě, dále o rozsahu použití a výkladu Úmluvy. Další dvě části hovoří o odpovědnosti rejdaře/doprovce a odpovědnosti odesílatele. Čtvrtá část řeší přepravní doklady, konkrétně vydávání konosamentu, důsledky vydání záručních dopisů tzv. reversů. Pátá hlava Úmluvy OSN řeší nároky a žaloby a části šest a sedm obsahují doplňující a závěrečná ustanovení o této Úmluvě.⁵⁴

V mezinárodní námořní dopravě je přepravním dokumentem náložný list = konosament Bill of Lading, který je i osvědčením o uzavření přepravní smlouvy mezi dopravcem a odesílatelem a závazkem dopravce vydat zboží v daném přístavu. Dopravce má povinnost vydat na žádost odesílatele konosament odesílateli, pokud dopravce zboží převezme. Konosament BOL musí popisovat subjekty a jejich adresy, povahu přepravovaného zboží, cenu přepravy, dopravní prostředek, přístav nakládky a vykládky, počet originálů konosamentů a také musí být stvrzen podpisem obou zúčastněných stran.

3.2 Pravidla INCOTERMS 2010

INCOTERMS jsou v zahraničním obchodě mezinárodně používaná pravidla pro přepravu zboží. Název pro tyto pravidla je tvořen ze tří anglických slov International Commercial Terms a doslova by se daly přeložit jako mezinárodní obchodní podmínky. INCOTERMS jsou souborem pravidel a zvyklostí, které spojují kupní smlouvy s přepravními smlouvami i se smlouvami pojišťovacími. Jelikož jsou to pravidla spojená s obchodováním, v tomto vztahu vystupují

⁵² POHŮNEK, M. *Mezinárodní úmluvy o námořní přepravě zboží*. 1981.

⁵³ ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu (historie a současnost)*. 2010.

⁵⁴ NOVÁK, R. *Námořní přeprava*. 2005.

subjekty jako prodávající (vývozce), kupující a dopravce. Při obchodování mají mezi sebou prodávající a kupující uzavřenou kupní smlouvu. Krom náležitostí, které kupní smlouva musí obsahovat, se obě strany dohodnou i dané doložce INCOTERMS, která určí všechny práva a povinnosti obou subjektů. Dopravce se většinou o kupní smlouvu a její podmínky nezajímá až do doby, kdy nastane nějaká nahodilá událost. Jakmile se vytvoří nějaká škoda, dopravce podle určené doložky ve smlouvě zjistí, s kým má zaplacení škody řešit.

Pravidla INCOTERMS připravila a vydala Mezinárodní obchodní komora ICC v Paříži už v roce 1936. Pravidla byla postupně upravována, doplňována a pozměňována zhruba každých deset let a poslední platná verze byla vydána v roce 2010 a vstoupila v platnost 1. 1. 2011.⁵⁵ Ovšem vydáním nové verze pravidel starší verze nezanikají, a proto je v kupní smlouvě potřeba, aby nedocházelo k zbytečným sporům, vždy uvést znění „Zvolené pravidlo Incoterms včetně ujednaného místa následované verzí Incoterms“.⁵⁶

Dodací podmínky zahrnuté v INCOTERMS určují místo předání zboží dodavatelem k dispozici odběrateli, místo a okamžik přechodu rizika ztráty nebo poškození zboží, místo a okamžik přechodu úhrady nákladů spojených s dodávkou, další povinnosti smluvních stran jako mohou být doprava, pojištění rizik, zboží, proclení daného zboží, kontrola apod. Dodací podmínky stanovují, jakou část nákladů hradí prodávající a jakou kupující.

Nejnovější INCOTERMS 2010 obsahují vyčerpávající výklad práv a povinností kupujícího i prodávajícího v deseti bodech. INCOTERMS 2010 jsou rozděleny do dvou skupin a celkem jsou tvořeny jedenácti doložkami. Dvě skupiny jsou podle toho, pro jakou přepravu je doložka vhodná. První skupinou jsou pravidla, která jsou vhodná pro jakýkoliv způsob přepravy, jsou to doložky EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP a DDP. Druhou skupinu tvoří pravidla pro námořní a vnitrozemskou vodní přepravu, doložky FAS, FOB, CFR a CIF.

Pravidla vhodná pro jakýkoliv způsob přepravy:

EXW (Ex Works – ze závodu), kdy prodávající připraví kupujícímu zboží k dodání na určeném místě v objektu prodávajícího, např. ve svém závodu, skladu či továrně. Veškerá rizika a náklady přechází na odběratele právě na tomto místě v okamžiku předání zboží. Prodávající není povinen nakládat zboží na přistavený přejímací dopravní prostředek ani odbavit zboží pro vývoz.

⁵⁵ JANATKA, F. *Rizika v komerční praxi*. 2011.

⁵⁶ MEZINÁRODNÍ OBCHODNÍ KOMORA. *ICC: Pravidla INCOTERMS 2010*. [online]. [cit. 2013-04-01]. Dostupné z: <http://www.incoterms2010.cz/incoterms-2010>

FCA (Free Carrier – vyplaceně dopravci) má taky ujednané dodání. Prodávající je povinen předat zboží ve jmenovaném místě dopravci nebo jiné osobě určené kupujícím. V momentu převzetí zboží dopravcem v daném bodě přechází veškerá rizika a náklady na kupujícího, proto je důležité co nejpřesněji specifikovat tento bod.

CPT (Carriage paid to – přeprava placena do) má ujednané místo určení. Prodávající hradí dopravu až do sjednaného místa, ovšem nebezpečí a rizika přechází na kupujícího už předáním zboží prvnímu dopravci. Tedy k přechodu rizik a nákladů dochází na dvou různých místech. I všechny formality kolem dokumentu spadají na prodávajícího až do určeného místa. Prodávající musí celně odbavit zboží pro vývoz, ale není povinen odbavit zboží pro odvoz a hradit dovozní clo či provést jakékoliv celní formality související s dovozem.

CIP (Carriage and Insurance paid to – přeprava a pojištění placeny do) je obdobná jako CPT, tedy rizika přechází při předání zboží prvnímu dopravci. Ale navíc je prodávající povinen opatřit na vlastní náklady dopravní pojištění kryjící riziko kupujícího za ztrátu či poškození věci během přepravy.

DAT (Delivered at Terminal – s dodáním na překladiště) vypovídá o povinnosti prodávajícího splnit dodání tak, že je zboží vyloženo z příchozího dopravního prostředku pro kupujícího v určeném překladišti. Prodávající nese všechna rizika související s dodáním zboží a jeho vykládkou v překladišti.

DAP (Delivered at Place – s dodáním v místě určení) určuje splnění dodání v okamžiku, kdy je zboží dáno k dispozici kupujícímu na příchozím dopravním prostředku v místě určení. Prodávající nese veškerá rizika při dodání zboží do určeného místa.

DDP (Delivered Duty paid – s dodáním clo placeno) je poslední doložkou z této skupiny, kdy náklady i rizika přechází na sjednaném místě v okamžiku, kdy prodávající dá zboží k dispozici kupujícímu. Clo pro vývoz i dovoz hradí prodávající včetně provedení příslušných celních odbavení.

Pravidla pro vnitrozemskou vodní a námořní přepravu:

FAS (Free Alongside Ship – vyplaceně k boku lodi) je doložka s ujednaným přístavem nalodění. Náklady a rizika ztráty či poškození přecházejí na kupujícího okamžikem dodání zboží k boku lodi ve jmenovaném přístavu určeném kupujícím. Kupující obstará loď a nese i výlohy spojené s pozdním příjezdem lodi. Prodávající musí celně odbavit zboží pro vývoz, ale nemusí odbavit zboží v dovozu nebo splnit jakékoliv dovozní celní formality.

FOB (Free On Board – vyplaceně loď) má také ujednaný přístav nalodění. Prodávající hradí veškeré výdaje související s dodávkou zboží až na palubu lodi, veškerá rizika a nebezpečí spojená se zbožím přecházejí na kupujícího v momentu, kdy je přepravované zboží naloženo na danou loď. Tuto loď obstará kupující na vlastní náklady a prodávajícího uvědomí o jménu lodi. Opět nese kupující veškeré další výlohy, které souvisí s pozdním příjezdem lodi do přístavu.

CFR (Cost and Freight – náklady a přepravné) má uvedený jmenovaný přístav určení. Prodávající má povinnost dodat a naložit zboží na palubu lodi. V této doložce přechází rizika v jiném místě než náklady. Riziko na kupujícího přechází v okamžiku skutečného naložení zboží na loď v ujednaném přístavu nalodění, ale náklady společně s povinností sjednání přepravní smlouvy spadají na prodávajícího až do sjednaného přístavu vylodění. Prodávající opět musí zboží celně odbavit pro vývoz, ovšem nemusí odbavit zboží pro dovoz.

CIF (Cost, Insurance and Freight – náklady, pojištění a přepravné) je podobná jako doložka předchozí ovšem s tím rozdílem, že prodávající musí opatřit na vlastní útratu pojištění kryjící riziko kupujícího za ztrátu nebo poškození zboží. Prodávající je povinen obstarat dokument námořního pojištění v souladu s minimálním krytím podle Institute Cargo Clauses nebo s podobnými podmínkami. Pojistka musí krýt všechna rizika až do vylodění zboží v přístavu určení.

Z výkladu jednotlivých doložek vyplývá, že nejvýhodnější z nich pro prodávajícího je EXW, kde se nemusí sám prodávající o moc starat, ale k použití právě tohoto pravidla by mělo docházet jen po patřičném zvážení. Naopak nejméně výhodné je pro prodávajícího výhodná doložka DDP, která pro něj představuje maximální povinnosti a je tak nejvíce výhodná pro druhou stranu, kupujícího.

Ve srovnání s předchozí úpravou pravidel INCOTERMS, si prošly ty poslední několika zásadními změnami. Velká pozornost je věnována úvodním textům Guidance Note, které představují pro uživatele doložek pokyn pro usnadnění vhodné volby toho kterého pravidla na určitou obchodní transakci. Dále se pak INCOTERMS 2010 více věnují hlavně bezpečnostním opatřením, které musí strany ve vztahu dodržovat. Zabývají se také všeobecnému rozvoji elektronického přenosu dat, který se už normálně uplatňuje ve výměně zboží i v dopravní dokumentaci. Jednotlivým pravidlům k projednání se komise věnovala hlavně díky mnoha připomínkám z celého světa. Dlouho se projednávala doložka EXW, dokonce padly i úvahy o vyloučení tohoto pravidla. Ovšem EXW jednání ustálo pomocí četným požadavků, ale je zde

výrazné doporučení používat tuto doložku jen omezeně a raději využít podmínku FCA, které se osvědčilo už v předchozích INCOTERMS 2000. Určitou významnou změnu samozřejmě přináší nově uvedená pravidla DAT díky dodání do překladiště a DAP, které nahrazuje předchozí znění DDU, DAF a DES.⁵⁷

I když to někomu může připadat matoucí, že se pravidla neustále mění, některé doložky se ruší, vznikají nové. Ovšem určitě je to správná věc, protože svět se neustále rozvíjí, existují nové technologie, které se v přepravě využívají, nové bezpečnostní podmínky pro jednotlivé dopravy, proto i dodací podmínky musí jít s těmito změnami. Hlavně je dobré, že se poslední pravidla INCOTERMS náležitě věnují elektronickému přenosu dat, protože počítače a internet v dnešní době hýbou světem a papírové dokumenty jsou i v obchodních vztazích nahrazovány elektronickými záznamy. Každá změna určitě vede k lepšímu, dojde k efektivnějšímu užití těchto pravidel hlavně díky tomu, že každá změna je podmíněna připomínkám zasílaných ze všech koutů světa i z mezinárodních organizací.

⁵⁷ JANATKA, F. *Rizika v komerční praxi*. 2011.

4 Pojištění odpovědnosti za škodu dopravce a zasílatele

4.1 Pojištění

V současné době má nějaké pojištění snad každý, protože lidé mají strach z důsledků, které mohou přijít při jejich rozhodnutích či vykonávané činnosti, jsou si vědomi rizika, které dané rozhodnutí zahrnuje a uvědomují si i případnou škodu, která by mohla nastat. Proto i většina lidí chápe pojištění jako určitou finanční rezervu sloužící k úhradě daných škod. Ale samozřejmě mít pojištění nestačí, je třeba, aby se lidé snažili minimalizovat pravděpodobnost výskytu rizik, zbytečně se mu nevystavovali a snažili se i o to, že pokud má nějaká škoda nastat, aby pro ně měla co nejmenší dopad.

Konkrétně pojem pojištění není v právních předpisech nikde přesně vymezen, ale právní řád jej často užívá. Obsahem tohoto právního vztahu jsou práva a povinnosti jeho účastníků a objektem je samotné pojištění. Pojištění je závazkový právní vztah mezi pojistníkem a pojistitelem, mají mezi sebou rovné postavení. Pojišťovna na sebe přebírá závazek poskytnutí pojištěnému za úplatu ve sjednaném rozsahu pojistného plnění, pokud nastane určená nahodilá událost, která se týká pojištěného rizika.

4.1.1 Členění pojištění

Pojištění lze členit hned z několika hledisek. Jedno z nejdůležitějších členění je dle formy pojistně – právního vztahu. Podle tohoto kritéria se pojištění dělí na zákonné a smluvní.⁵⁸ Zákonné pojištění vzniká a trvá na základě příkazu v právním předpisu, jediné takto stanovené je v ČR Zákonné pojištění odpovědnosti za škodu při pracovním úrazu nebo nemoci z povolání. Daný pojistný vztah začíná při vzniku prvního pracovněprávního vztahu u zaměstnavatele. Smluvní pojištění se dále dělí na povinné smluvní pojištění a dobrovolné smluvní pojištění. Povinné je stanoveno zvláštním právním předpisem pro vykonávání dané činnosti hospodářských subjektů či občanů, jde například o pojištění odpovědnosti za škodu z provozu motorového vozidla. Dobrovolné už z názvu napovídá, že jde o pojištění, které není uloženo v žádném právním předpisu a je jen na pojistníkovi, zda toto pojištění uzavře.

⁵⁸ KARFÍKOVÁ, M. et al. *Pojišťovací právo*. 2010.

Podle vztahu pojistného plnění a škody se pojištění rozčleňuje na pojištění škodové a obnosové. Obnosové pojištění je sjednáváno za účelem získání finanční prostředků, rozšiřujících majetkovou sféru oprávněných osob. Škodové pojištění, kterým je i pojištění odpovědnosti za škodu, naopak nesmí vést k obohacení, je určeno jen pro náhradu dané škody. Pojistitel má možnost omezit horní i spodní hranici pojistného plnění, maximální výše plnění je určena škodou, která v určitém případě nastala.

Konkrétně pojištění odpovědnosti za škodu lze dále členit dle velikosti rizika, které má být do pojištění přijato, na pojištění malých, středních a velkých rizik. Pojištění malých a středních rizik uzavírají běžně obchodní zástupci a zprostředkovatelé pojištění podle běžných sazebníků na základě standardních návrhů na pojištění nebo pomocí automatizovaných výpočtových programů pro tyto účely. Pojištění velkých rizik sjednávají speciálně vyškolení pracovníci pojistitelů, pro toto pojištění platí i jiné sazebníky a tarify, než pro pojištění malých a středních rizik.⁵⁹

4.2 Pojištění odpovědnosti za škodu

Protože jsou rizika všude kolem nás, lze se proti nim pojistit. Pro případ odpovědnosti osoby, která způsobí škodu jiné osobě lze uzavřít pojištění odpovědnosti za škodu, to je možné sjednat jen jako pojištění škodové. Slouží k ochraně osob před nároky ze strany třetích osob. Pojištění odpovědnosti za škodu se vztahuje na škody na majetku, na zdraví a životě a na další škody či náklady se škodou související.

Dle Karfíkové (2010, s. 262) „v pojištění odpovědnosti za škodu se pojistitel zavazuje pro případ vzniku pojistné události poskytovat následující plnění:

- a) uhradit škodu, kterou pojištěný způsobil jinému a za kterou pojištěný podle zákona odpovídá,
- b) v případě, že proti pojištěnému bylo v souvislosti s jeho odpovědností za škodu zahájeno řízení před státním orgánem nebo rozhodčí řízení, uhradit náklady tohoto řízení vynaložené pojištěným.“

Právních předpisů souvisejících s pojišťovnictvím a samotným pojištěním je hned několik. Pojišťovnictví upravuje zákon č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví a zákon č. 38/2004 Sb.,

⁵⁹ ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu (historie a současnost)*. 2010.

o pojišťovacích zprostředkovatelích a samostatných likvidátorech pojistných událostí a o změně živnostenského zákona, který shrnuje podmínky podnikání těchto subjekt, podmínky zahájení jejich činnosti, výkon dohledu nad jejich činností a také zřizuje registr pojišťovacích zprostředkovatelů a samostatných likvidátorů pojistných událostí.

Ovšem stěžejním právním předpisem pro uzavření pojištění je zákon č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě a o změně souvisejících zákonů. Zákon vysvětluje základní pojmy týkající se pojistné smlouvy, dále škodové a obnosové pojištění, soukromé pojištění věci a jiného majetku a pojištění osob.

Účastníky tohoto pojištění jsou pojistitel, pojistník, pojištěný, oprávněný a v neposlední řadě i poškozený, který hraje v pojištění odpovědnosti za škodu důležitou roli. Pojistitel a pojistník jsou smluvními stranami při uzavření pojistné smlouvy. Pojistník je ten, kdo uzavřel pojistnou smlouvu s pojistitelem a jeho povinností je platit pojistné. Pojistitel je právnická osoba, která má oprávnění k provozování pojišťovací činnosti. Pojištěný je ten, na něhož se pojištění vztahuje, tedy na jeho život, zdraví, majetek či odpovědnost. Pojištění chrání pojištěného před špatnými důsledky vzniku jeho odpovědnosti za škodu způsobenou někomu jinému. Oprávněným je osoba, které vznikne právo na plnění ze smlouvy v důsledku pojistné události. Poškozený je osoba, které byla způsobena nějaká škoda, vznikla mu škoda na zdraví, na majetku, morální či jiná.

Pojištění odpovědnosti za škodu lze členit podle subjektu, jehož odpovědnost za škodu má být kryta. Jednotlivé pojistné produkty mají mnoho společného, jako právní závaznosti daných pojištění, rozsah odpovědnosti i rozsah pojistného krytí. Pojištění tedy rozdělujeme na pojištění odpovědnosti za škodu podnikatelských rizik a pojištění odpovědnosti za škodu občanů. Do té první skupinky patří například pojištění odpovědnosti za škodu z provozu organizace, pojištění profesní odpovědnosti, pojištění odpovědnosti managementu a také pojištění odpovědnosti dopravce a zasílatele, kterému se budu věnovat ve třetí kapitole. Do pojištění odpovědnosti za škodu občanů patří např. pojištění odpovědnosti za škodu členů domácnosti, občana z vlastnictví nebo držby nemovitosti či občana jako zaměstnance za škodu, kterou způsobí zaměstnavateli.⁶⁰

V oblasti pojištění odpovědnosti za škody existují různé druhy odpovědnosti, některé jsou však svou charakteristikou specifické.

⁶⁰ ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu (historie a současnost)*. 2010.

Jednou z nich je odpovědnost statutárních orgánů společnosti, protože členové statutárních a dozorčích orgánů jsou z právního hlediska vystaveni velké odpovědnosti vůči společnosti, věřitelům, akcionářům, zaměstnancům, státu a ostatním.⁶¹

Další je odpovědnost zaměstnance z výkonu povolání, která je známá také jako tzv. pojistka na blbost. Pojištění týkající se této odpovědnosti je určeno pro zaměstnance pracující na hlavní nebo vedlejší pracovní poměr. Jako příklady škod můžeme uvést poškození pracovního mobilního telefonu zaměstnancem nebo služebního automobilu při pracovní cestě zaviněním dopravní nehody.⁶²

Dalšími specifickými druhy jsou odpovědnost zdravotnických zařízení a také profesní odpovědnost, které se týkají profesí, jako jsou například advokát, myslivec, daňový poradce, insolvenční správce, exekutor či pojišťovací makléř.

Pro odpovědnost za škody dopravce, které se týká tato diplomová práce, jsou však stěžejní čtyři specifické druhy odpovědností, a to odpovědnost z provozu vozidla, odpovědnost z provozu letadel, odpovědnost z provozu lodí, odpovědnost z přepravních smluv. Přepravu zboží realizujeme po souši, po vodě i ve vzduchu a k těmto odpovědnostem se vztahují i jednotlivá speciální pojištění:

a) Pojištění motorových vozidel

Toto pojištění je určeno pro každou fyzickou nebo právnickou osobu, která vlastní nebo provozuje motorová vozidla. Základním krytím je pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla (povinné ručení) a havarijní pojištění, které obvykle zahrnuje riziko havárie, vandalismu, odcizení či živelná rizika. Jako doplňková pojištění jsou například pojištění asistenčních služeb, skel, pokut řidičů, zavazadel či úrazové pojištění sedadel. Povinné ručení je zákonem stanovené povinně smluvní pojištění, tuto povinnost stanovuje zákon č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla ve znění pozdějších předpisů.⁶³

b) Pojištění letadel

⁶¹ NEZNÁMÝ AUTOR. *Pojištění odpovědnosti za škodu členů statutárních orgánů*. [online]. [cit. 2013-02-20]. Dostupné z: http://www.respect.cz/produkty/pojisteni_odpovednosti/odpovednost_statutarnich_organu.html

⁶² NEZNÁMÝ AUTOR. *Odpovědnost zaměstnance z výkonu povolání*. [online]. [cit. 2013-02-20]. Dostupné z: http://www.respect.cz/produkty/pojisteni_odpovednosti/blbostka.html

⁶³ NEZNÁMÝ AUTOR. *Pojištění motorových vozidel*. [online]. [cit. 2013-02-20]. Dostupné z: http://www.respect.cz/produkty/pojisteni-motorovych-vozidel/poj_mot_voz.html

I když nehod týkajících se vzdušného prostoru je početně méně než na zemi, většinou má větší dopad škod jedna nehoda letadla než jedna autohavárie, nejen co se týká poškození letadla, ale také újma třetích osob na zdraví, životě či majetku. Proto je toto pojištění velmi důležité pro provozovatele velkých dopravních letadel, ultralightů, helikoptér i balonů. Pro pojištění letadel je možné sjednat územní rozsah, například vzdušný prostor České republiky, Evropské Unie nebo vzdušný prostor vyjmenovaných států. Pojišťovaná rizika jsou odpovědnost za škody způsobené provozem letadla, havarijní pojištění letadel zahrnující všechny rizika, která nejsou výslovně vyloučena, dále úrazové pojištění sjednáváná na všechny sedadla či jen pro určité osoby a speciální pojištění týkající se například škod způsobených vandalismem či odcizením. Toto pojištění je upraveno v legislativě nařízením Evropského parlamentu a Rady ES č. 785/2004 o požadavcích na pojištění leteckých dopravců a provozovatelů letadel upravující mimo jiné minimální požadavky pojištění.⁶⁴

c) Pojištění lodí

Majitelů plavidel není mnoho, ale přesto je pro ně přizpůsobeno pojištění, které kryje škody, které jejich loď způsobí, ale také škody, které vzniknou na plavidle. Pojištění lodí je určeno pro všechny fyzické a právnické osoby, které vlastní oprávnění loď řídit a využívají ji pro soukromé účely. Pojištění je obvykle sjednáváno na území celé Evropy, lze jej však rozšířit na celý svět. Pojištění rizik se vztahuje na odpovědnost za škody způsobené provozem plavidla, havarijní pojištění plavidel a jako doplňkové se poskytuje pojištění silniční přepravy plavidla na místo určení a zpět.⁶⁵

d) Pojištění přepravy

V tomto druhu pojištění rozlišujeme škodové majetkové pojištění přepravované zásilky uzavřené majitelem zboží a pojištění odpovědnosti za škody způsobené na přepravované zásilce uzavřené dopravcem či odesílatelem.

⁶⁴ NEZNÁMÝ AUTOR. *Pojištění letadel*. [online]. [cit. 2013-02-20]. Dostupné z: <http://www.respect.cz/produkty/pojisteni-letadel.html>

⁶⁵ NEZNÁMÝ AUTOR. *Pojištění lodí*. [online]. [cit. 2013-02-20]. Dostupné z: <http://www.respect.cz/produkty/pojisteni-lodi.html>

Pojištění přepravovaných zásilek je důležité, protože se stále setkáváme s více a více škodami. Přeprava je realizovatelná pomocí dopravních prostředků po souši, vodě i ve vzduchu. V dnešní době samotné pojištění poskytuje širší ochranu než jen pojištění dopravce, hlavně z toho důvodu, že odpovědnost dopravce za škody je na přepravovaném zboží omezená a také se v některých případech může „vymluvit“ na tzv. vyšší moc.⁶⁶

4.2.1 Pojistná smlouva

V souvislosti s pojištěním je třeba zmínit i pojistnou smlouvu. Pojistná smlouva je dvoustranným právním úkonem a je smlouvou o finančních službách. V ní se pojistitel zavazuje při vzniku nahodilé události poskytnout plnění ve sjednaném rozsahu a pojistník se zavazuje pojistiteli platit pojistné, to jsou tedy základní povinnosti smluvních stran. Pojistná smlouva by měla mít vždy písemnou formu, ale je možná i ústně a to v rámci krátkodobého pojištění, tedy pojištění do jednoho roku. Takový případ může nastat například u cestovního pojištění, které lze sjednat přes telefon či elektronickou poštu, popřípadě faxem. Podrobnosti o pojistné smlouvě lze nalézt stručně v občanském zákoníku a hlavním právním předpisem je zákon č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě, který je účinný od roku 2005.

Obsah pojistné smlouvy

Zákon o pojistné smlouvě předepisuje několik povinných náležitostí, které musí obsahovat každá pojistná smlouva, pokud smlouva neobsahuje i jen jednu z obligatorních náležitostí, je neplatná. Musí tedy obsahovat určení smluvních stran, tedy je třeba přesně vymezit pojistitele a pojistníka a také určit oprávněnou osobu, dále je třeba určit, zda se jedná o pojištění škodové nebo pojištění obnosové, také pojistné nebezpečí, pojistnou událost, výši pojistného a jeho splatnost i údaj o tom, jestli se jedná o běžné pojistné nebo jednorázové, vymezení pojistné doby a doby, na kterou byla pojistná smlouva uzavřena. Poslední povinnou náležitostí, která platí při pojištění osob, je způsob, jakým se bude oprávněná osoba podílet na výnosech.

V rámci pojistné smlouvy, která se týká přepravy, může smlouva obsahovat i další údaje, jako stanovení trasy a způsobu přepravy, zvláštní požadavky na zabezpečení přepravovaného

⁶⁶ NEZNÁMÝ AUTOR. *Pojištění přepravy*. [online]. [cit. 2013-02-20]. Dostupné z: http://www.respect.cz/produkty/pojisteni-prepravy/pojisteni_prepravy.html

zboží atd. Tyto podmínky je určitě dobré ve smlouvě stanovit, protože by pak dopravci mohli podceňovat zabezpečení zboží a ukládat ho do svých vozidel špatně až nedbale.

Uzavření pojistné smlouvy

Na základě uzavření pojistné smlouvy vzniká podle zákona o pojistné smlouvě pojištění. Prvním krokem k uzavření pojistné smlouvy je podání návrhu na základě požadavků pojistníka. Následuje lhůta k přijetí tohoto návrhu, a ta se počítá ode dne, kdy adresát návrh smlouvy obdržel a poté samotné přijetí návrhu buď podpisem a dnem doručení pojistiteli nebo zaplacením pojistného ve výši uvedené v návrhu.

Pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce vzniká dnem uvedeným v pojistné smlouvě a sjednává se na dobu určitou v délce trvání dvanácti měsíců, pokud není dohodnuto v pojistné smlouvě jinak. Samotný vznik pojištění je podmíněn zaplacením jednorázového pojištění za pojistnou dobu nebo běžného pojistného za první pojistné období ve lhůtě, která je uvedena v pojistné smlouvě.⁶⁷

Práva a povinnosti účastníků

Účastníci pojistné smlouvy už byli představeni, takže jen pro zopakování, subjekty vystupující v pojištění jsou pojistitel, pojistník, dále pojištěný, oprávněná osoba, obmyšlený a v případě odpovědnosti za škodu také poškozený. Často je v pojistném vztahu pojistník, pojištěný a oprávněný tatáž osoba.

Z pojištění vzniká všem účastníkům celá řada práv a povinností, které tvoří obsah tohoto závazkového právního vztahu a jsou stanoveny buď právními předpisy, nebo mohou být sjednána v pojistné smlouvě. Povinnosti můžeme členit na povinnosti obecné platící ve všech pojistných vztazích a na povinnosti specifické vztahující se k danému pojištění. Dále rozdělujeme povinnosti na takové, které jsou spojeny s nějakou sankcí a povinnosti takové, jejichž nesplnění je méně vážné a není s ním sankce bezprostředně spojena. Z časového hlediska existují povinnosti, které musí být splněny v době před uzavřením pojistné smlouvy nebo v průběhu trvání pojištění. A z věcného hlediska lze rozlišit práva a povinnosti vztahující se k pojistné smlouvě nebo práva a povinnosti specifické související s pojistnou událostí a uplatněním práva na pojistné plnění.⁶⁸

⁶⁷ AMERICAN INTERNATIONAL GROUP. *AIG: Pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti z přepravní smlouvy*. [online]. [cit. 2013-04-13]. Dostupné z: http://www.aig.cz/chartisint/internet/CZ/cs/files/AIG-CL%2001-12_2012_odp_prepr_ak_tcm878-235107.pdf

⁶⁸ KARFIKOVÁ, M. et al. *Pojišťovací právo*. 2010.

Zákon o pojistné smlouvě rozděluje práva a povinnosti účastníků při uzavírání smlouvy, v průběhu trvání pojištění a při pojistné události.

Zánik pojištění

Důvodů pro zánik pojištění je hned několik a upravuje je opět zákon o pojistné smlouvě. Některé zániky nastávají z projevu vůle pojistníka, některé na základě projevu pojistitele k jiným je třeba souhlasu obou smluvních stran, ovšem může nastat zánik pojištění i bez vůbec smluvních stran a to v případě zániku pojištěné věci.

Pojištění zaniká uplynutím doby, na kterou byla pojistná smlouva sjednána, dohodou účastníků, nezaplacením pojistného po zaslání upomínky, výpovědí, odstoupením či odmítnutím plnění pojistitelem, zánikem pojistného zájmu, dnem, kdy zaniklo pojistné nebezpečí, dnem, kdy došlo ke smrti pojištěné fyzické osoby nebo zániku pojištěné právnické osoby bez nástupce nebo v případě pojištění majetku zanikne i změnou vlastnictví nebo spoluvlastnictví pojištěného majetku dnem oznámení této změny pojistiteli, pokud nebylo ujednáno ve smlouvě, že pojištění v tomto případě nezaniká.

V praxi jsou často zaměňovány pojmy pojistná doba a pojistné období. Pojistné období vymezuje zákon o pojistné smlouvě jako časové období, které je dohodnuté v pojistné smlouvě a za které se platí pojistné, tedy běžné pojistné, typické pro obnosové pojištění. Pojistná doba je doba, na kterou bylo sjednáno dané pojištění, jde o jednorázové pojištění. Pro pojištění odpovědnosti za škodu se vždy jedná o pojištění na pojistnou dobu, většinou na jeden rok případně i více let.⁶⁹

4.3 Pojištění odpovědnosti dopravce

Protože je stále víc uskutečňovaných přeprav zboží a také se přepravuje i více zboží větší hodnoty, dochází k nárůstu dopravních rizik. Nejlepší cesta k minimalizaci nákladů na krytí škod v dopravě je prostřednictvím uzavření pojištění pro případ poškození, zničení či ztráty zásilek, odpovědnosti za škodu na přepravovaných věcech a odpovědnosti za škodu způsobenou třetím osobám. Existuje spousta škod, které hrozí dopravcům při vykonávání jejich činnosti, například pád zboží při nakládce a vykládce, poškození zboží dopravní nehodou či havárií vozidla,

⁶⁹ ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu (historie a současnost)*. 2010.

poškozením plachty navlhnutí či protržení obalu zboží, v důsledku poruchy chladicího zařízení dojde k poškození rychle se kazícího zboží, i krádež zboží při přepravě.

V současné době je dán jasný požadavek přepravit zásilku co nejrychleji na určené místo, proto je stále nejvíce využívána silniční doprava, pokud ji tedy použít lze. Mezinárodní kamionová doprava je v rámci Evropské unie nejoblíbenější díky své flexibilitě, rychlosti a také dodání zboží přímo na stanovené místo. Na českém pojistném trhu je tedy nejvíce rozšířeno pojištění odpovědnosti silničního dopravce.

V přepravě po silnici narazíme na přepravní pojištění i pojištění odpovědnosti mezinárodního silničního dopravce dle Úmluvy CMR, které by měl mít sjednané každý dopravce provozující mezinárodní kamionovou dopravu. Protože povinnost nahradit případnou škodu na zboží by mohla přivést dopravce do finančních potíží, hlavně při přepravě velmi drahého zboží, pojištěním dopravce přenáší povinnost náhrady škody na svou pojišťovnu.⁷⁰

Doprovce nemá povinnost být pojištěn, ale podle Úmluvy CMR za zásilku během přepravy odpovídá. Proto je třeba pojištění nepodceňovat a naštěstí je 99% dopravců pro tuto odpovědnost pojištěna.⁷¹ Pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce lze uzavřít dle počtu vozidel nebo podle výše příjmů vynaložených v souvislosti s provozováním silniční nákladní dopravy bez ohledu na počet vozidel, je zcela na dopravci na jakou pojistnou částku nebo limit plnění. Povinnost zabezpečit přepravní pojištění zásilky většinou stanoví daná kupní smlouva buď prodávajícímu, nebo kupujícímu. To, která strana má toto pojištění obstarat, závisí na určeném doložce z pravidel INCOTERMS, na které se obě strany dohodnou a uvedou ji ve své kupní smlouvě.

Ze základního rozsahu pojištění jsou vyloučena rizika obvykle nepojistitelná, případně rizika obtížně pojistitelná. Mezi nejčastější výluky patří škody:⁷²

- způsobené úmyslně pojištěným a dalšími osobami,
- u nichž vznikl nárok na plnění z jiného pojištění, hlavně z pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla
- vzniklé jinak než na přepravovaných věcech,
- vzniklé v souladu s válečnými nebo politickými událostmi,

⁷⁰ SATO, A. *Aktuální otázky mezinárodního obchodu: Pojištění mezinárodní přepravy*. 2002.

⁷¹ NEZNÁMÝ AUTOR. *Pojištění dopravce*. [online]. [cit. 2013-04-18]. Dostupné z: <http://www.multitrans.cz/pojisteni-dopravce-spedice>

⁷² SATO, A. *Aktuální otázky mezinárodního obchodu: Pojištění mezinárodní přepravy*. 2002.

- způsobené následkem požití alkoholu či jiných omamných a návykových látek,
- vyplývající z převzetí odpovědnosti za škodu nad rámec stanovený právními předpisy,
- způsobené pojištěným svému rodinnému příslušníkovi či firmám s jejich majetkovou účastí,
- vzniklé použitím nezpůsobilého dopravního prostředku atd.

Dále se pojištění obvykle nevztahuje ani na překročení dodací lhůty určené v přepravní smlouvě, přepravu živých zvířat, přepravu cenin a drahých kovů a ani na škody vzniklé během dlouhého skladování při dopravě, lhůtu skladování si určuje každá pojišťovna sama.⁷³

Z výluk, které jsou v pojistných podmínkách uvedeny lze připojistit škody: na přepravovaných vozidlech v rámci odtahové služby, na přepravovaných použitých či porouchaných strojích a zařízeních, na třaskavinách a výbušninách, na přepravovaných živých zvířatech, vzniklé odcizením zboží při přepravě, způsobené smluvním dopravcem, nastalé při vnitrostátní dopravě prováděné v jiném státě (kabotáž).

Pro příklad můžeme zmínit aktuální pojistný program České pojišťovny Dopravci a zasílatelé. Pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce má v základním rozsahu pojištění kromě standardních případů odpovědnosti silničního dopravce za škodu na převážném nákladu zahrnutou i odpovědnost za škodu vzniklou při nakládce a vykládce zboží určeného k přepravě, na přepravovaném rychlokazitelném zboží, na přepravovaných použitých nebo porouchaných strojích a zařízeních či nadrozměrných nákladech, na přepravovaném zboží v důsledku prodlení.⁷⁴

4.4 Pojištění odpovědnosti zasílatele za škodu

Každý obchodník musí sjednat vhodné podmínky pro uzavření kupní smlouvy, na sjednání obchodní operace přímo navazuje výběr dopravní cesty a sjednání dané dopravy zboží. Pro obchodníka, který se zabývá vývozem a dovozem, je velmi složité vyznat se ve vhodnosti různých forem přepravy a jejich kombinacích. Proto je možnost využít zasílatele, který má

⁷³ SATO, A. *Aktuální otázky mezinárodního obchodu: Pojištění mezinárodní přepravy*. 2002.

⁷⁴ ČESKÁ POJIŠŤOVNA. *Pojištění odpovědnosti silničního dopravce*. [online]. [cit. 2013-04-10]. Dostupné z: <http://www.ceskapojistovna.cz/p?pojisteni-odpovednosti-silnicniho-dopravce>

znalosti a zkušenosti z dopravního trhu a může tak dát obchodníkovi cenné rady týkající se přepravy a celních, právních a bezpečnostních podmínek.⁷⁵

Odpovědnost zasílatele, který je členem Svazu spedice a logistiky ČR, je stanovena Všeobecnými zasílatelskými podmínkami. Zasílatel odpovídá za škodu, která vznikla při obstarání přepravy ze zasílatelské smlouvy, která je upravena v obchodním zákoníku. Odpovídá za škodu na převzaté zásilce po celou dobu, kdy ji má u sebe, tedy od převzetí pro uložení a připravení dopravci, zabalení, paletizaci atd.

Velká většina škod vznikajících v souvislosti s obstaráváním přepravy jsou škodami čistě finančního charakteru. Proto nemohou být pokryty majetkovým pojištěním, které chrání jen přepravované zboží. Ve většině případů budou mít vniklé škody povahu ušlého zisku u odběratele kvůli opožděné dodávce zboží. Pokud nebude mít zasílatel uzavřené pojištění pro případ odpovědnosti za škodu spolu s připojištěním škod finančních, bude muset uhradit takto vzniklou škodu poškozenému sám z vlastních zdrojů.⁷⁶

4.5 Pojistné podmínky

Pojistné podmínky musí mít písemnou formu a jsou součástí každé pojistné smlouvy. Dle zákona o pojišťovnictví si určuje tyto podmínky každý pojistitel sám. Pojistné podmínky jsou ke smlouvě přiloženy nebo je na ně ve smlouvě odkazováno. Vydávají se hlavně z důvodu zjednodušení celého smluvního procesu, většinou jako samostatný několikastránkový dokument. Pojistník musí mít možnost se s nimi podrobně seznámit ještě před uzavřením pojistné smlouvy a bez jeho souhlasu nelze podmínky nijak měnit. Většina klientů pojišťoven však hlavně kvůli obsáhlosti pojistné podmínky nečte, a přitom jsou to nejdůležitější pro určení, jestli se v daném případě události jedná o škodnou událost, na kterou se pojištění vztahuje nebo ne.

Obsah pojistných podmínek každé pojišťovny určuje zákon o pojistné smlouvě v § 4. Pojistné podmínky musí obsahovat vymezení podmínek vzniku, trvání a zániku pojištění, hlavně tedy podmínky pro výpověď či odstoupení od smlouvy, dále vymezení pojistné události, stanovení podmínek, za kterých pojistiteli nevzniká povinnost poskytnout pojistné plnění tzv. výluky z pojištění, způsob určení rozsahu pojistného plnění a jeho splatnost.

⁷⁵ JANATKA, F. *Rizika v komerční praxi*. 2011.

⁷⁶ ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu (historie a současnost)*. 2010.

Pojistné podmínky členíme na všeobecné, zvláštní a doplňkové. V každé pojistné smlouvě musí být všeobecné pojistné podmínky, zvláštní a doplňkové podmínky mohou i nemusí v pojistné smlouvě být.

4.6 Možnosti krytí

Pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce je rozebráno většinou v doplňkových pojistných podmínkách, které doplňují ustanovení Všeobecných pojistných podmínek pro pojištění odpovědnosti za škodu. Toto pojištění se sjednává pro případ odpovědnosti za škodu stanovenou právním předpisem, kdy škoda vznikne jinému na přepravovaných věcech, na které byla vystavena zahraniční obchodní faktura, v důsledku nahodilé události, ke které došlo v době trvání pojištění při mezinárodní silniční dopravce. Pojištění silničního dopravce se vztahuje jen na případy odpovědnosti za škodu vyplývající z takové přepravní smlouvy, ke které byl vydán i písemný přepravní doklad potvrzený dopravcem a odesílatelem a na případy odpovědnosti za škodu nastalé při dopravě prováděné silničním vozidlem, které bylo specifikováno v pojistné smlouvě.⁷⁷

Pojištění je sjednáno pro případ odpovědnosti pojištěného za škodu vzniklou jinému na přepravované věci, pokud tato škoda vznikla v souvislosti s činností pojištěného jako silničního dopravce na základě smlouvy o přepravě. Pojistitel poskytne pojistné plnění v rozsahu dohodnutém z pojistné smlouvy, pokud nastane pojistná událost, tedy vznikne povinnost dopravce nahradit škodu na nákladu. Škoda musí vzniknout nahodile při přepravě v době pojištění a na území daném z pojistné smlouvy.⁷⁸

Do každých pojistných podmínek také nepochybně patří i výluky z daného pojištění. Ty určují věci nebo rizika, které jsou vyloučeny z pojistného krytí, škody na nich či jimi způsobené pojišťovna nebude hradit. Hlavně kvůli těmto výlukám je třeba, aby lidé pojistné podmínky četli, i když jsou někdy velmi obsáhlé. Je nutné, aby si byli vědomi, co jim pojišťovna hradit bude a co ne, každá pojišťovna má své výluky.

⁷⁷ ČESKÁ POJIŠŤOVNA. *Doplňkové pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce*. [online]. [cit. 2013-04-12]. Dostupné z: <http://www.ceskapojistovna.cz/documents/10262/50015/dop-odpovednosti-za-skodu-silnicniho-dopravce.pdf>

⁷⁸ AMERICAN INTERNATIONAL GROUP. *AIG: Pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti z přepravní smlouvy*. [online]. [cit. 2013-04-13]. Dostupné z: http://www.aig.cz/chartisint/internet/CZ/cs/files/AIG-CL%2001-12_2012_odp_prepr_ak_tcm878-235107.pdf

Například Česká pojišťovna má stanoveny kromě výluk z všeobecných pojistných podmínek i speciální výluky, které určují doplňkové pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce. Pojištění nekryje škodu: jinou než na přepravovaných věcech, vzniklou pohřešováním přepravovaných věcí, vzniklou během skladování během dopravy, pokud skladování trvalo déle než 7 dní, dále vzniklou na penězích, drahých kovech, starožitnostech, uměleckých dílech atd., vzniklou na přepravovaných ojetých či havarovaných vozidlech nebo na použitých či porouchaných strojích a zařízeních, vzniklou na zbraních a střelivu, výbušninách a traskavinách. Dále se pojištění nevztahuje na škodu: vzniklou na přepravovaných zvířatech, způsobenou hmyzem nebo hlodavci, vzniklou na stěhovaných věcech, pokud ke škodě došlo špatnou manipulací při nakládce či vykládce, vzniklou nezpůsobilostí vozidla k přepravě, která pojištěnému musela být zřejmá hned na začátku přepravy a existují i další výluky, které si Česká pojišťovna určuje.⁷⁹

4.7 Praktický případ

Následující příklad pomůže aplikovat získané poznatky ve vztazích prodávající, kupující a silniční dopravce. Proávající a kupující uzavřeli mezinárodní kupní smlouvu a jeden z nich obstaral dopravce. Ovšem během přepravy nastane nahodilá událost, vznikne škoda a je třeba vyřešit náhradu škody v rámci pojištění, které mají strany v tomto vztahu uzavřené.

Příklad:

Výrobce sportovních potřeb se sídlem v Brně v České republice prodává 500 ks ledních bruslí prodejně sportovních potřeb v Berlíně v Německu. Mezi sebou tedy mají uzavřenou mezinárodní kupní smlouvu se všemi potřebnými náležitostmi.

Předmětem kupní smlouvy jsou tedy hokejové brusle, krátký popis daného zboží, určený počet kusů různých typů a stanovení ceny jednotlivých typů.

Smluvní cena za 500 ks bruslí je 30 800 EUR, určí si způsob platby a také úroky z prodlení. Tato kupní cena je splatná na základě faktury, kterou vystaví a zašle prodávající do 10 dnů od předání zboží a převzetí kupujícím. Splatnost faktury je určena na 21 dnů od data vystavení faktury.

⁷⁹ ČESKÁ POJIŠŤOVNA. *Doplňkové pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce*. [online]. [cit. 2013-04-12]. Dostupné z: <http://www.ceskapojistovna.cz/documents/10262/50015/dop-odpovednosti-za-skodu-silnicniho-dopravce.pdf>

Dodací lhůta je určena tak, že zboží bude dodáno do skladu v Berlíně do deseti dnů od podpisu smlouvy.

Dodací podmínky jsou určeny doložkou FCA dle pravidel INCOTERMS 2010.⁸⁰ Prodávající, výrobce z Brna, předává zboží dopravci nebo jiné osobě jmenované kupujícím v určeném objektu prodávajícího, tedy v Brně ve skladu výrobků určený přesnou adresou. Způsob dopravy a dopravce volí kupující. V tomto bodě přechází riziko i náklady z prodávajícího na kupujícího, proto je nutné tento bod co nejpřesněji určit ve smlouvě.

Pojištění přepravních rizik zařídí a pojistný doklad opatří sám kupující.

Dále je v kupní smlouvě uvedena záruka za jakost a reklamační řízení. Jakákoliv reklamační v souvislosti množstevních vad musí být uplatněna ihned při převzetí zboží v místě jeho nakládky, reklamační týkající se kvality zboží je třeba uplatnit nejpozději poslední den záruční lhůty. Prodávající je povinen vyjádřit se k uplatněné reklamaci nejpozději do 7 pracovních dnů. Pokud nebude reklamační uznána, nese všechny náklady na její vyřízení kupující.

Platební podmínky jsou určeny tak, že kupující zaplatí část ceny 10 800 EUR předem, při podpisu smlouvy a zbytek doplatí již určenou fakturou.

Tato mezinárodní kupní smlouva vstupuje v platnost v den podpisu oběma stranami, veškeré změny a doplňky musí být písemné a podepsané oběma stranami. Kupujícímu je zakázán další reexport zboží, tedy nesmí zboží dále exportovat. Pro právní vztahy mezi prodávajícím a kupujícím je rozhodný český právní řád.

Doprovodce přijel pro 500 ks hokejových bruslí v určeném skladu v Brně, naložil řádně zabalené zboží do kamionu, převzal nákladní list potvrzený odesílatelem i samotným dopravcem a vyjel směr Berlín. Dopravce dovezl zboží ke skladu do Berlína, ovšem pracovníci jej odmítli přijmout s tím, že už mají po pracovní době. Řidič tedy odstavil kamion přes noc na obvyklém stanovišti. Ovšem v důsledku závady na vozidle, které nemohl řidič nijak zabránit, celý kamion i se zbožím na parkovišti vyhořel.

Díky stanovené doložce FCA INCOTERMS 2010 odpovídá za zboží během přepravy kupující, a tak škoda způsobená požárem vzniká také kupujícímu, ten je poškozený. Kupující požaduje náhradu škody na zboží po dopravci. Dopravce má odpovědnost za přepravované zboží dle Úmluvy CMR, proto má také uzavřeno pojištění odpovědnosti silničního dopravce. Veškerá

⁸⁰ MEZINÁRODNÍ OBCHODNÍ KOMORA. *ICC: Pravidla INCOTERMS 2010*. [online]. [cit. 2013-04-13]. Dostupné z: <http://www.incoterms2010.cz/incoterms-2010>

odpovědnost dopravce dle Úmluvy CMR je uvedena hlavně v člancích 17 až 29. Dopravce odpovídá za poškození svěřené zásilky, za její úplnou ztrátu i za překročení dodací lhůty. Při přepravě nebezpečné zásilky, musí být dopravce na povahu nebezpečí upozorněn, pokud se tak nestalo, může dopravce nebezpečné zásilky kdykoliv a kdekoliv složit, zničit nebo zneškodnit, a to bez povinnosti nahradit škodu.

Pro případy nahodilých událostí je dopravce pojištěn a tak náhradu škody kupujícímu čerpá z tohoto pojištění. Ovšem pojišťovna nemusí dopravci zaplatit celou částku za škodu na zboží, protože ne vždy může daná nahodilá událost plně souhlasit s pojistnými podmínkami a také pojišťovna, tak jako každý podnik, nechce dát dobrovolně jen tak peníze ze svého. Pokud má dopravce podle ustanovení Úmluvy CMR povinnost nahradit škodu za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky, vypočítá se náhrada z hodnoty zásilky v místě a době jejího převzetí k přepravě. Náhrada škody ale nesmí přesahovat 8,33 zúčtovacích jednotek za kilogram chybějící hrubé hmotnosti, vyšší náhradu lze požadovat jen v případě, že byla podle článku 24 a 26 uvedena cena zásilky nebo zvláštní zájem na dodání.

Dopravce by mohl mít uzavřené připojištění na zvýšenou hodnotu, pokud by nastala situace z článku 24 nebo 26 Úmluvy CMR. Článek 24 umožňuje odesílateli (prodávajícímu) zaplatit dohodnutý příplatek k přepravnému, udat v nákladním listě cenu zásilky převyšující hranici stanovenou na 8,33 zúčtovacích jednotek za kilogram chybějící hrubé hmotnosti a v takovém případě nahrazuje udaná cena tuto hranici.⁸¹

Tento článek tvoří možnost sjednání vyšší odpovědnosti pro dopravce za poškození nebo úplnou či částečnou ztrátu zásilky, ovšem je třeba, aby odesílatel dosáhl s dopravcem dohody o zvýšení rozsahu odpovědnosti, a takové ujednání musí být obsaženo v nákladním listě daného zboží. Pokud se tak obě strany dohodnou, je nutné se dohodnout i na daném příplatku k přepravě a ten také odesílatelem uhradit.

⁸¹ Vyhláška č. 11 ze dne 27. listopadu 1974 o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1974, částka 4, s. 34-42 Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=1786>. ISSN 1211-1244.

Článek 26 umožňuje odesílateli při zaplacení dohodnutého příplatku k přepravnému udat v nákladním listě částku zvláštního zájmu na dodání zásilky pro případ její ztráty nebo poškození anebo překročení dodací lhůty.⁸²

Sjednáním zvláštního zájmu z tohoto článku a zaplacením dohodnutého příplatku se ruší veškerá hodnotová omezení, která jsou obsažena v Úmluvě CMR v jejích předchozích člancích. Hodnotová hranice náhrady škody je tedy stanovena ve výši sjednaného zájmu na dodání. I na této výši se musí dohodnout odesílatel s dopravcem.

Článek 26 se od článku 24 liší zahrnutím případů překročení dodací lhůty. Je jasné, že zájem o takové dohody má hlavně odesílatel, který si je vědom důležitosti včasného doručení zásilky, také její hodnoty při ztrátě a vážnosti jejího případného poškození, když vystupuje hlavně jako dodavatel pro nějakého výrobce, který je závislý na jeho dodávkách pro skvělé fungování své společnosti. Pokud odesílatel využil možnost z článku 24 nebo 26, pak má dopravce odpovědnost na celou hodnotu nákladu.

Požár kamionu byl zapříčiněn závadou na vozidle, které nemohl dopravce ani řidič nijak zabránit, tak by se dopravce mohl pokusit o zproštění odpovědnosti za škodu na zásilce dle ustanovení článku 17 odst. 2 Úmluvy CMR. Za škodu způsobenou neodstranitelnou nebo neodvratitelnou okolností je nutné považovat jen takovou škodu, ke které došlo i při vynaložení veškeré péče, kterou po pečlivém dopravci lze požadovat.

Ovšem dle článku 17 odstavce 3 Úmluvy CMR se dopravce nemůže dovolávat, ve snaze zprostit se své odpovědnosti, ani vad vozidla použitého k přepravě, ani zavinění nebo nedopatření osoby, od níž najal vozidlo, nebo jejich zástupců a pracovníků.⁸³ Proto je za tuto škodu plně odpovědný a musí kupujícímu škodu nahradit. Z tohoto zmíněného odstavce tedy vyplývá, že ani třeba úplně nové vozidlo nebo vozidlo s technickým stavem ověřeným státními či jinými orgány (STK) nemůže dopravce zbavit odpovědnosti za vzniklou škodu. Odpovědnosti by byl dopravce zproštěn jen ve zvláštním případě, kdyby mu odesílatel přistavil k přepravě vlastní návěs a dopravce by použil jen vlastní tahač. V tomto případě by odpovědnost za vady a technický stav

⁸² Vyhláška č. 11 ze dne 27. listopadu 1974 o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1974, částka 4, s. 34-42 Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=1786>. ISSN 1211-1244.

⁸³ Vyhláška č. 11 ze dne 27. listopadu 1974 o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1974, částka 4, s. 34-42 Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=1786>. ISSN 1211-1244.

návěsu nesl samozřejmě odesílatel. Ale v tomto daném příkladu, kdy kupující obstaral dopravce, vznikla nahodilá událost v důsledku vady na vozidle, je za škodu dopravce odpovědný.

V případě vzniku pojistné události má pojištěný právo na peněžitou úhradu věcné škody na nákladu od pojistitele a nákladů vzniklých v souvislosti s obranou proti uplatněnému nároku na náhradu škody v rozsahu a za podmínek uvedených dále v pojistných podmínkách.⁸⁴

Pokud tedy dojde při přepravě ke vzniku škody, která může být příčinou uplatnění nároku na náhradu škody a důvodem pro plnění od pojišťovny, je pojištěný v souladu s pojistnými podmínkami povinen vykonat několik činností.⁸⁵ V první řadě musí učinit veškerá opatření ke zmírnění následků každé škodné události. V tomto případě se to může vyložit tak, že řidič či samotný dopravce jsou povinni zabránit dalšímu šíření ohně. Musí také postupovat tak, aby příčina, rozsah a výše škody, oprávněnost na náhradu škody, rozsah odpovědnosti pojištěného a rozsah plnění pojistitele bylo náležitě zjištěno a zdokumentováno. Další povinností dopravce oznámit vznik škodné události pojistiteli, jakmile se o ní dozví a postupovat dle jeho pokynů. K nahlášení škody je obecně potřeba nahlásit datum, čas a místo vzniku škodní události, číslo pojistné smlouvy, ze které bude škoda hrazena, popis příčiny škody, rozsah škody a předpokládaná výše, identifikační údaje pojištěného, poškozeného, svědků společně s kontaktem na ně. A v případě poškození motorového vozidla je třeba nahlásit i tovární značku, typ vozidla a jeho registrační značku. Další povinností dopravce je sepsat s poškozeným škodní zápis a nechat zjistit stav poškozeného nákladu zástupcem pojistitele v případě, že není rozsah a výše škody zřejmá z jiných objektivních dokladů. Při uplatnění nároku na pojistné plnění je nutné doložit následující doklady:

- škodní zápis a nestranný doklad, který prokazuje rozsah a výši dané škody,
- originál přepravního dokladu, který je potvrzen dopravcem a odesílatelem,
- objednávku přepravy,
- doklad potvrzující hodnotu nákladu jako obchodní fakturu či daňový doklad,
- písemné vyjádření řidiče přítomného škodní události o příčině, rozsahu a oprávněnosti nároku na náhradu,

⁸⁴ AMERICAN INTERNATIONAL GROUP. *AIG: Pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti z přepravní smlouvy*. [online]. [cit. 2013-04-13]. Dostupné z: http://www.aig.cz/chartisint/internet/CZ/cs/files/AIG-CL%2001-12_2012_odp_prepr_ak_tcm878-235107.pdf

⁸⁵ AMERICAN INTERNATIONAL GROUP. *AIG: Doplnkové podmínky k pojištění odpovědnosti z přepravní smlouvy pro silničního dopravce*. [online]. [cit. 2013-04-13]. Dostupné z: http://www.aig.cz/chartisint/internet/CZ/cs/files/AIG-CL-SU%2002-12_2012_prepravce_tcm878-235106.pdf

- fotodokumentaci stavu daného nákladu i vozidla,
- písemnou reklamaci poškozeného s vyčíslením vzniklé škody,
- veškerou korespondenci, která se škodné události týká,
- policejní či jiný úřední protokol, pokud byla škodní událost v souladu s podmínkami oznámena policejnímu nebo jinému příslušnému orgánu.

Dopravce je pojištěn, tato událost spadá do pojistných podmínek pojištění odpovědnosti, takže pojišťovna poskytne dopravci pojistné plnění v rozsahu dohodnutém v pojistné smlouvě.

5 Závěr

I když si většina myslí, že je jim pojem odpovědnost jasný a přesně vědí, co obnáší, nedokážou jej přesně vysvětlit a tím se ukáže, že mu až tak nerozumí. Pojem odpovědnost označuje ručení osoby za nějakou věc či své jednání, také jej lze chápat jako povinnost nést důsledky za určité špatné jednání nebo přehlédnutí nějakého důležitého faktu. Určitou odpovědnost má snad každý, ať už v práci, doma či na ulici. Každý je odpovědný za své chování a je třeba, aby si svou odpovědnost uvědomoval, protože svými činy může způsobit škodu nejen sobě, ale i někomu dalšímu na majetku, zdraví či životě.

I dopravce má odpovědnost ve svém podnikání, musí myslet na přepravované věci, dopravní prostředky používané ke své činnosti a také musí mít schopné zaměstnance, na které se může plně spolehnout, protože existuje spousta rizik, které mohou vést ke škodě. Je důležité, aby dopravce znal zákony, které ho určitým způsobem vážou a upozorňují na svá práva a povinnosti. Předpisy platné pro Českou republiku určující odpovědnost umožňují stručný přehled všeho, co by měl dopravce o své odpovědnosti vědět jako občan, podnikatel vázaný zásílatelskou smlouvou či smlouvou o přepravě nebo jako zaměstnavatel či provozovatel vozidla, je dobré znát, co si může dovolit a co si dovolit naopak v žádném případě nesmí. V občanském zákoníku jsou definice toho, kdo je odpovědný za škodu, za jakou škodu odpovídá či jak se zprostit své odpovědnosti. U odpovědnosti dopravce nás v občanském zákoníku zajímají i paragrafy, které se věnují smlouvám o přepravě, konkrétněji tedy smlouvě o přepravě osob a smlouvě o přepravě nákladu. V obchodním zákoníku se tématu odpovědnosti dopravce zase věnují paragrafy o zásílatelské smlouvě a smlouvě o přepravě věci. I zákoník práce se zmiňuje o odpovědnosti za škodu, ten upravuje pracovní právo, a tak mluví o dopravci jako o zaměstnavateli a uvádí jeho práva a povinnosti, vypovídá o obecné odpovědnosti, odpovědnosti při odvracení škody, odpovědnosti na odložených věcech a k nim příkazaný rozsah náhrady škody.

Čím dál více lidí si uvědomuje, že mohou způsobit škodu, která by měla dopad na jejich finanční situaci, a že se proti těmto následkům mohou pojistit a přenést tak riziko na daného pojistitele i v případě, že jsou za škodu fakticky odpovědní. Pro případ odpovědnosti osoby, která způsobí škodu jiné osobě lze uzavřít pojištění odpovědnosti za škodu, to je možné sjednat jen jako pojištění škodové. Slouží k ochraně osob před nároky ze strany třetích osob. V mezinárodní přepravě je velká pravděpodobnost výskytu rizika, které vede k poškození či pohřešování

přepravované věci. Při pojištění odpovědnosti se setkáváme s riziky v základním pojistném rozsahu, riziky pojistitelnými formou připojištění, riziky obtížně pojistitelnými a obvykle nepojistitelnými. Pojistitelná rizika musí být identifikovatelná, vyčíslitelná, nahodilá a ekonomicky přijatelná.

Pro pojištění je třeba znát všechny náležitosti pojistné smlouvy, prostudovat si podmínky v ní a také pojistné podmínky, které jsou ke smlouvě přiloženy. Mnoho lidí, pro jejich obsáhlost, pojistné podmínky nečte. Ovšem z praktického hlediska je důležité si vyčlenit trochu času a podmínky si prostudovat, a tak znát všechna pro a proti daného pojištění hlavně při nároku pojistného plnění. Při podnikání v mezinárodní dopravě je uzavření pojištění velmi významné. Existuje spousta rizik, kterým se dopravce vystavuje při provádění přepravy po celém světě, v mezinárodní dopravě jsou rizika větší, hůř předvídatelná a je méně možností jim předejít. Pojištění odpovědnosti za škodu je velmi důležité, protože je nástrojem eliminace negativních důsledků nahodilých událostí, v mezinárodní dopravě může vzniknout škoda na přepravované věci i na vozidle. Kromě náhrady škod, které nelze vymáhat na dopravci, slouží toto pojištění i k úhradě škody přesahující dopravcův limit odpovědnosti.

Odpovědnost dopravce podrobně upravují mezinárodní smlouvy, kterými je vázána i Česká republika, a které mají přednost před obecnou úpravou v našem obchodním zákoníku v případě mezinárodní přepravy. Mezinárodní silniční dopravce je zavázán Úmluvou CMR, dle které odpovídá za ztrátu či poškození zásilky v průběhu přepravy, tedy v době od přijetí do vydání zásilky, také odpovídá za překročení dodací lhůty. Dle Úmluvy CMR dopravce odpovídá za jednání a opomenutí svých zástupců a pracovníků a všech ostatních osob, kterých použije při provádění přepravy. V železniční dopravě musí dopravce znát Úmluvu COTIF, v letecké dopravě Varšavskou dohodu a v námořní dopravě pak Hamburská pravidla. Dle mého názoru při podnikání například v silniční dopravě bohužel nestačí mít nastudované pouze články z Úmluvy CMR, je třeba se svým povinnostem věnovat víc a projít si i literaturu týkající se tohoto tématu. Ne každému může být hned z dané úmluvy všechno jasné, a proto bych doporučila nahlédnout i do některých případů z minulosti, kde se odpovědnost dopravce vyjasní. Všechna pravidla pro dopravu také určují důležitost jednotlivých nákladních listů, které jsou přepravní smlouvou mezi dopravcem a přepravcem a je třeba, aby tyto listy měly všechny potřebné náležitosti, aby nemohlo při přepravě dojít k nějakému omylu. V každém nákladním listu musí být jména a adresy stran, místo a datum převzetí zásilky a místo jejího určení, charakteristiku zásilky i dané

náklady související s přepravou. Tento doklad je přepravní smlouvou mezi dopravcem a přepravcem a tyto subjekty jsou svým podpisem na nákladním listu zavázány k činnosti. Když dopravce zná mezinárodní pravidla a zvyklosti, kterými jsou i jednotlivé úmluvy, usnadní mu to jeho práci a lépe se bude orientovat při nečekaných událostech.

Pro případ škody při přepravě je důležité znát také pravidla INCOTERMS, která jsou stěžejní v obchodním vztahu prodávající, kupující a dopravce. Dopravce musí znát vybrané pravidlo pro danou smlouvu v případě, že nastane nahodilá událost a v tom případě by měl vědět, s kým danou škodu řešit. Tyto pravidla jsou neustále aktualizována, což je v dopravním oboru velmi důležité. Stále se objevují nové technologie, všechno se vyvíjí a je třeba, aby pravidla reagovala na dnešní svět.

Díky praktickému případu, který souvisí s mezinárodním silničním dopravcem, jsou v práci uvedeny všechny základní momenty fungování daného pojištění. V příkladu jsou propojena všechna důležitá fakta: odpovědnost dopravce, určené pravidlo pro daný vztah, škoda a pojistné plnění. Požár kamionu i se zbožím v důsledku vady vozidla, který je zde uveden jako příklad nahodilé události při přepravě, poukazuje na to, že silniční dopravce je za tuto škodu odpovědný a může čerpat pojistné plnění. Je však toto tvrzení odůvodnit pomocí smluv a zákonů, které s případem souvisí.

Pojištění odpovědnosti za škodu v mezinárodní dopravě má určitě velký význam a každý dopravce by toto pojištění měl mít uzavřeno. Mezinárodní doprava je choulostivý obor, jde s dobou, neustále se rozvíjí. I když se stále zapracovává i na bezpečnosti při dopravě, některým nehodám zabránit nelze, protože rizika jsou stále kolem nás. Proto existují také jednotlivá pravidla a zvyklosti, které značně dopravu ovlivňují a nebylo by správné je ignorovat. Úmluvy a pravidla k jednotlivým přepravním oborům je třeba si v podnikání určit, znát je a také se jimi držet, protože díky tomu budou poskytované služby kvalitnější a nebude docházet k žádným nedopatřením.

Seznam použité literatury a pramenů

Monografie

- [1] BENEŠ, Jaroslav. *Mezinárodní přeprava zboží po železnici*. 1. vyd. Praha: Nadas, 1990. 192 s. ISBN 80-7030-071-X.
- [2] BŘEZINA, Jiří. *Přehled předpisů v silniční nákladní dopravě: Příručka ke školení*. 7. přepracované vyd. Ostrava: REPRONIS, 2008. 274 s. ISBN 978-80-7329-181-5.
- [3] BŘEZINA, Jiří. *Přehled předpisů v silniční nákladní dopravě: Příručka ke školení*. 9. přepracované vyd. Ostrava: REPRONIS, 2012. 272 s. ISBN 978-80-7329-330-7.
- [4] DANĚK, Jan a Dušan TEICHMANN. *Technologie přepravy I: Přeprava po železnici*. 1. vyd. VŠB – TU Ostrava, 2002. 160 s. ISBN 80-248-0132-9.
- [5] JANATKA, František. *Rizika v komerční praxi*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. 320 s. ISBN 978-80-7357-632-5.
- [6] JANDOVÁ, Lucie a Petr VOJTEK. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: Komentář*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2012. 366 s. ISBN 978-80-7179-461-5.
- [7] KARFÍKOVÁ, M. et al. *Pojišťovací právo*. 1. vyd. Praha: Leges, 2010. 351 s. ISBN 978-80-87212-45-5.
- [8] KOLEKTIV AUTORŮ. *Pojištění přepravy: sborník přednášek z konference pojišťovacích makléřů*. 1. vyd. Praha: Asociace pojišťovacích makléřů, 2005. 85 s.
- [9] NOVÁK, Radek. *Mezinárodní kamionová doprava*. 1. vyd. Praha: CODEX Bohemia, 1998. 208 s. ISBN 80-85963-53-1.
- [10] NOVÁK, Radek. *Námořní přeprava*. 2. vyd. Praha: ASPI, 2005. 272 s. ISBN 80-7357-070-X.

- [11] POHŮNEK, Miloš. *Mezinárodní úmluvy o námořní přepravě zboží*. 1. vyd. Praha: Československá obchodní a průmyslová komora, 1981. 240 s. ISBN 37-512-80.
- [12] PRUŠA, J. et al. *Svět letecké dopravy*. 1. vyd. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. 315 s. ISBN 978-80-239-9206-9.
- [13] SATO, Alexej. *Aktuální otázky mezinárodního obchodu: Pojištění mezinárodní přepravy*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2002. 64 s. ISBN 80-245-0440-5.
- [14] SEDLÁČEK, Pavel. *Úmluva CMR (Komentář): Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vyd. Praha: VOX, 2009. 622 s. ISBN 978-80-86324-82-1.
- [15] ŽÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu (historie a současnost)*. 1. vyd. Ostrava: Key Publishing, 2010. 220 s. ISBN 978-80-7418-061-3.

Právní předpisy

- [16] Vyhláška č. 11 ze dne 27. listopadu 1974 o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1974, částka 4, s. 34-42. Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=1786>. ISSN 1211-1244.
- [17] Zákon č. 40 ze dne 26. února 1964 občanský zákoník. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1964, částka 19, s. 201-248. Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=1257>. ISSN 1211-1244.
- [18] Zákon č. 59 ze dne 5. března 1998 o odpovědnosti za škodu způsobenou vadným výrobkem. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1998, částka 25, s. 4808-4809. Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3132>. ISSN 1211-1244.
- [19] Zákon č. 147 ze dne 20. srpna 1947 Úmluva o mezinárodním civilním letectví. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1947, částka 68, s. 715-750. Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=241>. ISSN 1211-1244.

- [20] Zákon č. 168 ze dne 13. července 1999 o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1999, částka 57, s. 3158-3168. Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3274>. ISSN 1211-1244.
- [21] Zákon č. 262 ze dne 21. dubna 2006 zákoník práce. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2006, částka 84, s. 3146-3241. Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=4930>. ISSN 1211-1244.
- [22] Zákon č. 513 ze dne 5. listopadu 1991 obchodní zákoník. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1991, částka 98, s. 2474-2565. Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=2510>. ISSN 1211-1244.

Elektronické zdroje

- [23] AMERICAN INTERNATIONAL GROUP. *AIG: Doplnkové podmínky k pojištění odpovědnosti z přepravní smlouvy pro silničního dopravce*. [online]. [cit. 2013-04-13]. Dostupné z: http://www.aig.cz/chartisint/internet/CZ/cs/files/AIG-CL-SU%2002-12_2012_prepravce_tcm878-235106.pdf
- [24] AMERICAN INTERNATIONAL GROUP. *AIG: Pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti z přepravní smlouvy*. [online]. [cit. 2013-04-13]. Dostupné z: http://www.aig.cz/chartisint/internet/CZ/cs/files/AIG-CL%2001-12_2012_odp_prepr_ak_tcm878-235107.pdf
- [25] ČESKÁ POJIŠŤOVNA. *Doplnkové pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce*. [online]. [cit. 2013-04-12]. Dostupné z: <http://www.ceskapojistovna.cz/documents/10262/50015/dop-odpovednosti-za-skodu-silnicniho-dopravce.pdf>
- [26] ČESKÁ POJIŠŤOVNA. *Pojištění odpovědnosti silničního dopravce*. [online]. [cit. 2013-04-10]. Dostupné z: <http://www.ceskapojistovna.cz/p?pojisteni-odpovednosti-silnicniho-dopravce>

- [27] HAVELKOVÁ, Michaela. *Karnet TIR*. [online]. 2010. [cit. 2013-03-27]. Dostupné z: <http://www.prodopravce.cz/sluzby-28.php>
- [28] MEDVEĎ, Jan. *Mezinárodní unie silniční dopravy IRU*. [online]. [2013-03-25]. Dostupné z: <http://www.prodopravce.cz/cesmad-21.php>
- [29] MEZINÁRODNÍ OBCHODNÍ KOMORA. *ICC: Pravidla INCOTERMS 2010*. [online]. [cit. 2013-04-01]. Dostupné z: <http://www.incoterms2010.cz/incoterms-2010>
- [30] INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. *ICAO: ICAO in Brief*. [online]. [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.icao.int/Pages/icao-in-brief.aspx>
- [31] NEZNÁMÝ AUTOR. *Odpovědnost zaměstnance z výkonu povolání*. [online]. [cit. 2013-02-20]. Dostupné z: http://www.respect.cz/produkty/pojisteni_odpovednosti/blbostka.html
- [32] NEZNÁMÝ AUTOR. *Pojištění dopravce*. [online]. [cit. 2013-04-18]. Dostupné z: <http://www.multitrans.cz/pojisteni-dopravce-spedice>
- [33] NEZNÁMÝ AUTOR. *Pojištění letadel*. [online]. [cit. 2013-02-20]. Dostupné z: <http://www.respect.cz/produkty/pojisteni-letadel.html>
- [34] NEZNÁMÝ AUTOR. *Pojištění lodí*. [online]. [cit. 2013-02-20]. Dostupné z: <http://www.respect.cz/produkty/pojisteni-lodi.html>
- [35] NEZNÁMÝ AUTOR. *Pojištění motorových vozidel*. [online]. [cit. 2013-02-20]. Dostupné z: http://www.respect.cz/produkty/pojisteni-motorovych-vozidel/poj_mot_voz.html
- [36] NEZNÁMÝ AUTOR. *Pojištění odpovědnosti za škodu členů statutárních orgánů*. [online]. [cit. 2013-02-20]. Dostupné z: http://www.respect.cz/produkty/pojisteni_odpovednosti/odpovednost_statutarnich_organu.html
- [37] NEZNÁMÝ AUTOR. *Pojištění přepravy*. [online]. [cit. 2013-02-20]. Dostupné z: http://www.respect.cz/produkty/pojisteni-prepravy/pojisteni_prepravy.html

Seznam zkratek

ADR	Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
AETR	Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
AIG	American International Group – světový poskytovatel pojištění
ATP	Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy
AWB	Airway Bill - Letecký nákladní list
BIMCO	Baltská a mezinárodní námořní rada
BOL	Bill of Landing – Náložný list námořní dopravy
CFR	Cost and Freight – Dodací doložka INCOTERMS
CIF	Cost, Insurance and Freight – Dodací doložka INCOTERMS
CIM	Úmluva o přepravě zboží po železnici
CIP	Carriage and Insurance paid to – Dodací doložka INCOTERMS
CIT	Mezinárodního výboru pro železniční přepravu
CIV	Úmluva o přepravě osob po železnici
CMR	Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě
COTIF	Úmluva o mezinárodní železniční přepravě
CPT	Carriage paid to – Dodací doložka INCOTERMS
ČESMAD BOHEMIA	Československé sdružení mezinárodních automobilových dopravců
ČR	Česká republika
ČSPL	Československá plavba labská, a. s.
DAF	Delivered at Frontier – Dodací doložka INCOTERMS
DAP	Delivered at Place – Dodací doložka INCOTERMS
DAT	Delivered at Terminal – Dodací doložka INCOTERMS
DES	Delivered ex Ship – Dodací doložka INCOTERMS
DDP	Delivered Duty paid – Dodací doložka INCOTERMS
DDU	Delivered Duty unpaid – Dodací doložka INCOTERMS
EASA	Evropská agentura pro bezpečnost letectví
ECAC	Evropská konference pro civilní letectví
EHS	Evropské hospodářské společenství

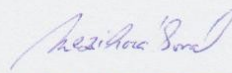
ESVO	Evropské sdružení volného obchodu
EU	Evropská unie
EXW	Ex Works – Dodací doložka INCOTERMS
FAS	Free Alongside Ship – Dodací doložka INCOTERMS
FCA	Free Carrier – Dodací doložka INCOTERMS
FOB	Free On Board – Dodací doložka
IATA	Mezinárodní sdružení leteckých dopravců
IMB	Mezinárodní námořní kancelář
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
ICC	Mezinárodní obchodní komora
ICS	Mezinárodní námořní komora
IMO	Mezinárodní námořní organizace
INCOTERMS	Mezinárodní pravidla pro výklad dodacích podmínek
INTERCARGO	Mezinárodní organizace pro suchý hromadný náklad
INTERTANKO	Mezinárodní asociace nezávislých majitelů tankerů
IRU	Mezinárodní silniční unie
ISF	Mezinárodní námořní federace
ITF	Mezinárodní federace dopravních dělníků
OSN	Organizace spojených národů
OTIF	Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu
RID	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží
RVHP	Rada vzájemné hospodářské pomoci
SDR	Special Drawing Rights – vypočtená hodnota dle aktuálního devizového kurzu České národní banky
SUK	Rada společného užívání kontejnerů v mezinárodní přepravě
TIR	Dohoda o mezinárodní silniční dopravě
UIC	Mezinárodní unie železniční
UNIDROIT	Mezinárodní institut pro sjednocení soukromého práva
ÚMCL	Úmluva o mezinárodním civilním letectví

Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. - autorský zákon, zejména § 35 - užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 - školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 26. 4. 2013


Bc. Pavla Mezihoráková